

Hugo Gimeno

Jorge Cupeiro

Oscar Cordonnier

En la nota de arriba vemos al coche de Oscar Cordonnier pasando por Cerro Negro, en Cuyo, cuando ya sin persecución de riesgo graduaba la marcha rumbo hacia el triunfo. Fue una carrera sin emoción por la escasa cantidad de volantes y el gran número de abandonos.

Las tres figuras del mes de julio en Turismo de Carretera. En primer término vemos a Hugo Gimeno, vencedor en San Francisco. En el centro, Jorge Cupeiro, el hombre del año, que viene ganando en serie, y, por último, Oscar Cordonnier, que hizo suya La Vuelta de Cuyo.

BAJO
EL
SIGNO
DE
SHELL

combinación perfecta...

Los dos en la misma línea de calidad que les exige su función. Fuerza y suavidad, combinadas en la acción: Nafta Supershell y Aceite Shell X-100 Multigrado. El combustible que da plus-potencia al motor y el lubricante que responde bajo cualquier temperatura. Shell respalda estos productos, fruto de su experiencia mundial y capacidad técnica. Asegure larga vida y mejor marcha a su automotor. Use





AÑO XI N° 143

Dirección, redacción y administración: Callao 449 5º D
T. E. 46-5051
Buenos Aires

Fundadores:

F. O. Chiocchio y
Julián N. López

Director:

J. J. D'Agostino

Subdirector:

Nicolás A. D'Agostino

Administrador
Oscar A. Petrillo
(Representantes en todo el país)

NUESTRA
PORTADA



Nuestra carátula ofrece un paisaje de la Vuelta de Cuyo en plena cordillera, y abajo las tres figuras del mes: Gimeno, Cupeiro y Cordonnier.

CORREO CENTRAL
CONCESION Nº 1841
FRANQUEO PAGADO
TARIFA REDUCIDA
CONCESION Nº 5230

Distribuidores:

Capital: Antonio Martino, Pedro Echagüe 1339, Alto B. - Interior y Exterior: Multiventas SRL, calle Dr. Eleodoro Lobos 669. T. E.: 89-6413.

REGISTRO PROPIEDAD INTELECTUAL 654042

DEMASIADO REPETIDO

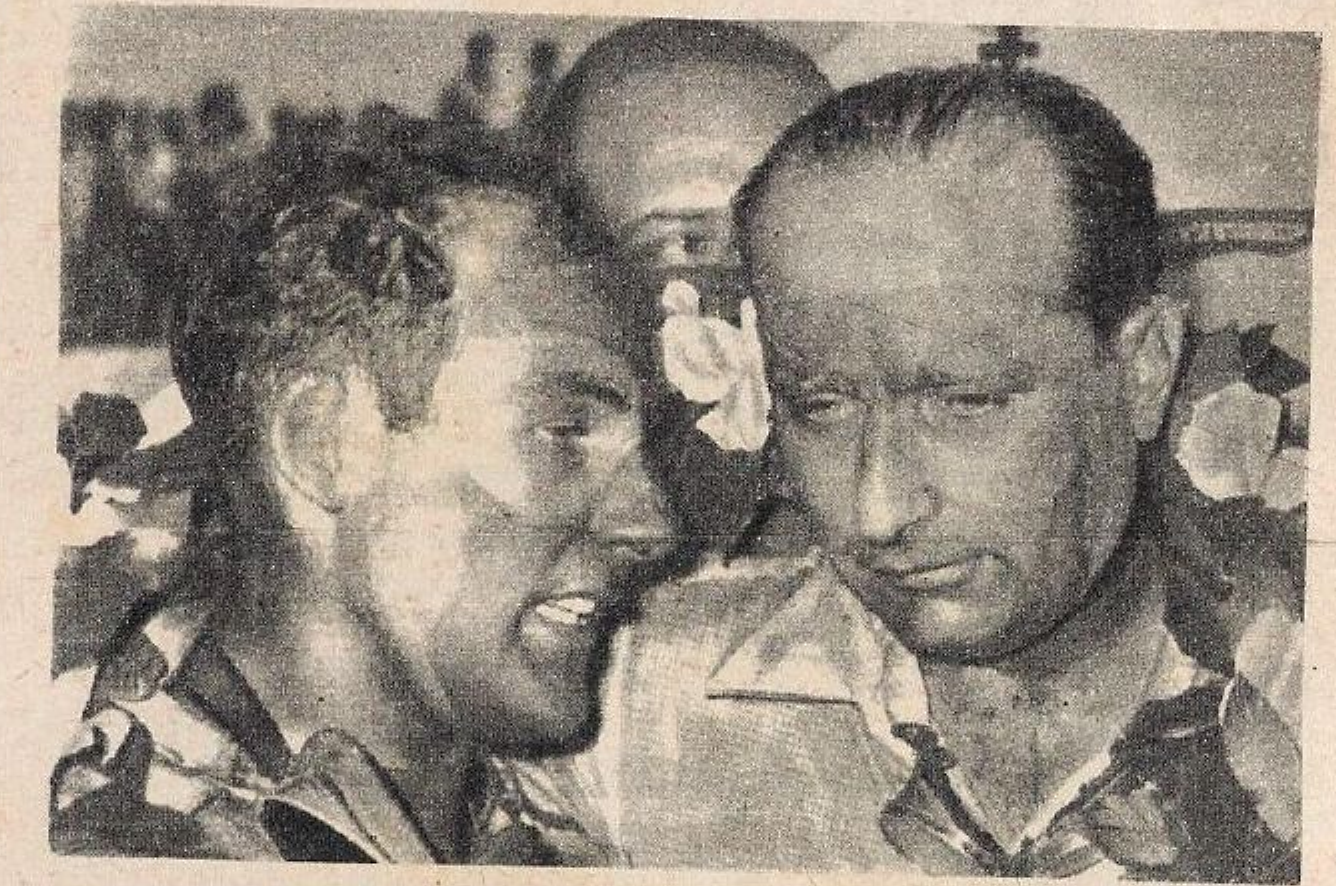
POR demasiado repetido termina cansando. Pero las circunstancias y los hechos obligan a esta vuelta de noria sobre el mismo tema y nosotros no podemos substraernos del mismo. Hemos dicho repetidamente que la programación actual de carreras cavará inevitablemente la fosa al tan querido TC., ya que no es posible tanta continuidad con tan pocos días de intervalo entre una fecha y otra. Las máquinas no aguantan el trajín impuesto y las inscripciones constituyen un espejismo por cuanto sabemos perfectamente bien que luego en las partidas no están todos los que son ni son todos los que están...

Se exige demasiado sacrificio a los volantes, tanto físico como material. Son pocos los que pueden reacondicionar sus viejos coches en menos de una semana, no solo por el tiempo que se necesita sino también por los gastos que implica la adquisición de piezas fundamentales. También juega un papel importante el traslado desde un punto a otro para poder competir hoy aquí, mañana allá... Pero todo esto ya lo hemos dicho hasta el cansancio y no vamos a entrar en el terreno de las repeticiones. Si hoy volvemos al tema es para sacudir un poco a quienes no quieren oír la voz de la realidad. En la carrera de San Francisco no llegaron a una docena los inscriptos, y en la reciente Vuelta de Cuyo apenas largaron dieciséis y arribaron a la meta solamente cuatro, y dos los hicieron de noche...

Es que ya las máquinas no dan más. Las "nanas" se agravan y cada vez quedan menos para partir, y más aún para llegar. Y los que llegan lo hacen bufando, con motores cansados y amenazando pararse en cualquier recodo del camino. No estamos con aquellos que opinan que debe correrse seguido y de esa manera los volantes eligen la carrera que le conviene. Podría darse el caso que todos eligieran, por ejemplo, Arrecifes y ninguno optara por Hughes... ¿Qué pasaría entonces?... Simplemente que los de Hughes tendrían que alistar monopatines para cumplir su programa.

Por otra parte, todas las carreras tienen puntaje para el campeonato, y los que aspiran al título están prácticamente obligados a correr en todas para no perder su chance. Otra cosa muy distinta sería si solamente tuvieran puntos unas diez o quince en el nutrido calendario...

No caben las comparaciones



Juan M. Fangio - Stirling Moss.

LA serie impresionante de triunfos alcanzados por Jim Clark ya ha tenido una repercusión tan honda, que ya se entra en un terreno de lo comparativo que apasiona a las multitudes. Se trata de establecer una equivalencia entre el popular "escocés volador" y el quíntuple campeón del mundo, Juan Manuel Fangio. Entendemos que no caben las comparaciones por tratarse de dos épocas distintas, con diferencias de máquinas y también de rivales. Se repite en este caso la misma polémica que hay en fútbol para determinar si era mejor el de antes o el que se practica ahora. Nadie consigue ponerse de acuerdo, porque ya no es posible saber qué ocurriría viendo a Bidoglio marcando a Onega o a Angel Rojas tratando de desbordar a Oscar Basso. Estará siempre en el diálogo, pero no podrá comprobarse nunca por una razón de tiempo y de estilos. Lo de Clark y Fangio es una situación idéntica, y de allí que no puedan afirmarse en una base sólida las comparaciones. En su época, con máquinas de la época y con rivales de la época, Fangio era imbatible, como lo es en la actualidad Jim Clark.

Tampoco pueden hacerse paralelos con los rivales de uno y de otro. El argentino tenía que vérselas con hombres como Farina, Villoresi, Ascari, Behrá, Monzón, Chirón, Rossier, Lang, Kling y otros grandes valores de su momento culminante, mientras que los hombres que discuten ahora con Clark son Surtees, MacLaren, Graham Hill, Brabham y otros. En medio de estos dos grandes volantes de la polémica había uno que se llamó Stirling Moss, que pudo equipararse tanto a Fangio en el final de su carrera como a Jim Clark en éste su momento de esplendor.

Para poder definir la situación, Fangio tendría que tener veinte años menos y conducir una máquina moderna como la que conduce el famoso escocés. Y eso es imposible. Pero para darnos una idea de lo que podrían hacer los dos en carrera lo tenemos con esa fugaz aparición de Fangio en Módena probando una máquina, falto de entrenamiento y con una apreciable carga de años, igualando el record de circuito que obstentaba Surtees. Esto nos hace creer que con algunos años menos y preparado convenientemente, el "Chueco" sería el mismo gran campeón que fue en su época, y Clark, cuyos méritos son indiscutibles, tendría que correr mucho para quitarle el reinado.

LA DIRECCION.

NOTICIERO AUTOMOTOR

En el salón de recepciones de ATMA se celebró una conferencia de prensa en el curso de la cual se anunció la iniciación de la venta de las baterías que produce dicha firma en las estaciones de servicio que posee el Automóvil Club Argentino en todo el país.

Durante la reunión se proyectaron diapositivas en color sobre el proceso de fabricación de las baterías que se producen en nuestro país con el respaldo técnico de la firma británica The Chloride Electrical Storage Co., que cuenta con treinta y dos fábricas asociadas en el mundo.

* * *

El Automóvil Club Concordia, de Entre Ríos, ha organizado para el 15 de agosto una competencia para coches de turismo mejorado en las categorías 701 a 1150 y de 1151 a 1600. La competencia que se disputará en un circuito mixto tiene puntaje para el campeonato argentino.

* * *

Por haberse ausentado del país por un lapso prolongado en cumplimiento de una misión específica el gerente de Relaciones Públicas de la Ford Motor Argentina, doctor Julio J. Navarro Monzó, ejercerá las funciones de éste el doctor Fernando M. Fernández Escalante.

* * *

El Club Argentino de Regularidad ha organizado un amplio programa de carreras para el mes en curso, cuyo detalle es el siguiente: *DIA 1:* Primera, segunda y tercera categoría para el campeonato porteño entre San Martín, Cañuelas, Saladillo y Cañuelas. *DIA 8:* Primera, segunda y tercera categoría, entre Haedo-Chivilcoy-Haedo. *DIA 15:* Tercera categoría entre Capital y Cañuelas. *DIA 17:* Tercera categoría en un circuito de calles. *DIA 22:* Tercera categoría entre Capital, Monte y regreso. Tercera categoría, entre Capital y Luján. *DIA 29:* Tercera categoría, entre Capital, Lobos y regreso.

* * *

Mercedes-Benz Argentina ha obtenido la inscripción del motor marino OM 312 en el Lloy's Register of Shipping.

* * *

Al respecto es interesante destacar que Daimler-Benz es una de las fábricas de motores más antigua del mundo, pues inició estas actividades allá por 1883 en la Daimler-Motoren-gesell-schaft y en la Reinische Gasmotorenfabrik Benz que, fusionadas en 1926, constituyeron DaimlerBenz, cuya marca de fábrica es Mercedes-Benz.

Una Reunión Emotiva de Motos en el Autódromo

Le faltó algo de marco a la reunión de motociclismo realizada en el Autódromo Municipal por el Premio Independencia Argentina, organizado por la Federación Argentina de Motociclismo. Si bien es cierto, fue apreciable la cantidad de público que concurrió a presenciar las pruebas programadas, no fue tan abundante como merecía este espectáculo que ofreció alternativas de singular interés como en la competencia de 125 cc., donde Aldo Caldarella sólo pudo aventajar a Jorge Kissling por cinco décimas, luego de alternativas que pusieron un clima de suspenso hasta el final. Aldo y Jorge alternaron en la punta continuamente formando en un lote compacto donde terciaban Arnaiz, Gómez y Vivacqua, hasta que por último Caldarella logró sacar una ventaja casi inapreciable para alcanzar el triunfo que fue insistentemente aplaudido. Pero no debían limitarse a eso las emociones de la jornada. En la prueba de 175 cc., donde Raúl Kissling alcanzó una victoria espectacular surgiendo desde los últimos puestos. Raúl tuvo un pequeño inconveniente en la partida y dio casi una recta de ventaja a sus rivales que se fueron alejando velozmente. La lucha se entabló nuevamente entre Aldo Caldarella y Jorge Kissling, pasando éste al primer puesto en la sexta vuelta para volver a perderlo en la siguiente y recuperar la punta en la décima. A partir de Allí Caldarella volvió a la vanguardia distanciándose de Jorge Kissling, pero teniendo ahora como enconado perseguidor a Raúl Kissling que tras superar a Jorge, cuando faltaban dos vueltas desalojó a Caldarella del primer puesto —éste tenía fallas en las bujías— para erigirse en brillante vencedor de la prueba más veloz de la tarde.

En la competencia para sidecars, 500 cc., fracasó el esperado duelo entre los binomios integrados por el campeón Juan Fava a quien acompaña su hermano Rodolfo y el de Amleto Pomesano-Julio Queremba, ya que a la máquina de los primeros se le rompió el botador de la válvula del motor en la segunda vuelta. Los resultados generales del programa fueron los siguientes: ... ..

Clase 125 cc. standard (31km.894,65. 15 vueltas al circuito Nº 5 de 2km. 126,31): **1º, Aldo Caldarella (Zanella RK), 18m.10s.4, a 105km.291 de promedio; 2º, Jorge Kissling (Zanella RK), 18m.10s.9; 3º, Luis G. Arnaiz (Zanella RK), 18m.17s.3; 4º, Armando Vivacqua (Zanella RK), 18m.28s.2.**

Clase 175 cc. fórmula internacional (42km.526,2, 20 vueltas al circuito Nº 5): **1º, Raúl Kissling (Zanella RK), 23m.27s.7, a 108km.886 de promedio; 2º, Jorge Kissling (Zanella RK), 23m.27s.9; 3º, Aldo Caldarella (Zanella RK), 23m.29s.8; 4º, Luis G. Arnaiz (Zanella RK), 24m.19s.; 5º, Victorio Miaguzzi (Bultaco), 23m.54s.5, 19 vueltas.**

HOMENAJE A JUAN GALVEZ

Juancito Gálvez, figura inolvidable de nuestro automovilismo, tendrá su mausoleo en el cementerio del Oeste. La obra tendrá la dirección del escultor José Fioravanti y del arquitecto Arturo J. Dubourg, y su costo será de $ 2.500.000, aproximadamente. A tal efecto se formaron comisiones integradas de la siguiente manera:

COMISION EJECUTIVA

Presidente, señor Pablo B. Ferrero; vicepresidente primero, señor Néstor Fiorini; vicepresidente segundo, señor Roberto Toquero; secretario, señor Raúl Ferrito; prosecretario, señor Raúl Sianja; tesorero, señor Raúl Ratto; protesorero, señor Armando C. Rodríguez; vocales: señores Juan Becker, Carlos Cadaval, E. Corsi, Raúl Cottet, Hugo Mataini, Ernesto Perpen, Ezio Pino, Mario Rosemberg, Antonio Saccomano y doctor César M. Speroni.

COMISION RECAUDADORA

Presidente, señor Luis Castro; secretario, señor Roberto Toquero, y tesorero, señor Raúl Ratto.

COMISION DE HONOR

Señor Luis C. Caminata, presidente de A.A.V.; doctor César C. Carman, presidente del A.C.A.; señor Luis Castro, presidente de la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford; arquitecto Arturo J. Dubourg, presidente de A.P.A.T.; Juan Manuel Fangio, José Fioravanti, José F. González, Douglas B. Kitterman, presidente de Ford Motor Argentina S.A.; José López Pájaro, presidente del Círculo de Periodistas Deportivos; Francisco Masjuan, presidente de ATMA; José Fernández Pita, presidente del Touring Club Argentino, y Armando J. Ríos, presidente de la Asociación de Corredores Turismo de Carretera.

La Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford contribuyó con la suma de $ 500.000 para financiar la construcción de la obra.

TURISMO MEJORADO EN VILLA CARLOS PAZ

Con la participación de coches de cuatro categorías, de TM anexo J, se disputó una competencia organizada por el Automóvil Club de Carlos Paz, teniendo como escenario el circuito "Onofre Marimón", que abarca Yocsina, La Calera, Cerro Pan de Azúcar, Cosquín, Bialet Massé y Carlos Paz como punto de partida y arribo. Cabe destacar que el equipo Gordini, de IKA, debió ser retirado por no tener homologación del tanque de nafta. Participaron 47 máquinas y la clasificación por categoría fue la siguiente:

"A" (dio dos vueltas al circuito), 1º, Juan C. Gallo, 2h.22'39"1|5, promedio 86,646; 2º, R. Scaramella, 2h. 26'39"1|5. Categoría "B", 1º, C. Reuteman, 3h.7'24", promedio 98,933; 2º, O. Juchet, 3h.8'12". Categoría "C", 1º, Guillermo Gainza Paz, 3h.29'28" 3|5, promedio 91,561; 2º, José Cechetto, 3h.23'22". Categoría "D", 1º, Emilio Santacoloma, 3h.24'54"2|5, promedio 90,482; 2º, D. Bonamici, 3h.29'50". La carrera otorgaba puntaje para el campeonato argentino.

FORD Y LAS BUENAS OBRAS

Durante los cinco primeros meses de 1965, Ford Motor Argentina obsequió a 72 instituciones de bien público —obra muy simpática— la cantidad de 6,265 metros cuadrados de madera con la que se han construido talleres, bancos para escuelas, edificaciones para hospitales y asociaciones caritativas y una serie de obras de bien público.

La empresa considera que realiza así un aporte de gravitación para el progreso de la comunidad, particularmente de la situada en el centro industrial de General Pacheco.

VISITA DE UN DIRECTOR

El director de asuntos internacionales de Cummins Diesel International, señor Henry Chermely, acompañado por el gerente regional con sede en Buenos Aires para Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, ingeniero Enrique P. Sasse, visitó el país y luego se trasladó a Chile con el mismo propósito.

La visita del señor Chermely tuvo por objeto comprobar la organización de los distribuidores en los lugares clave de ambos países como así también la correcta atención de los motores Cummins en servicio en las distintas aplicaciones automotrices, marinas, construcciones y explotación petrolífera.

CURSO DE CAPACITACION

Casa Stewart S. A. —empresa argentina— y Cummins Diesel International Ltd. realizarán unos cursos de capacitación técnica en el establecimiento industrial de Cummins Engine Company, en Columbus (Indiana), Estados Unidos, para técnicos argentinos.

La invitación formulada a YPF fue aceptada y se designó al ingeniero Manuel Loizaga, de Plaza Huincul, y a los señores Juan Cortada, de Comodoro Rivadavia y Manuel Ramón Ribó, de Yacimientos de Mendoza, miembros todos del complejo de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Los mencionados técnicos viajarán alrededor del 20 de agosto próximo, acompañados por el señor Norberto Invernizzi, representante del Servicio Cummins en la Argentina.

EN SAN PEDRO GANARON KLEAR, TULIO RIVAS Y ROBERTO GALLUZZI

Organizado por el Automóvil Club de San Pedro se disputó ante una crecida concurrencia un programa automovilístico para coches de Turismo Mejorado con puntaje para el campeonato, con tres categorías: A, B y C. La gente de San Pedro cuidó todos los detalles para que la fiesta alcanzara el brillo que merecía el esfuerzo de sus organizadores y el más amplio éxito coronó la jornada deportiva, ya que los volantes ofrecieron situaciones de emoción que el público vivió intensamente. Los resultados finales en las tres categorías fueron los siguientes:

Categoría A, hasta 700 cc.: 1º, Klear, 31m.46s.; 2º, Juan Carlos Gallo, 31m. 58s.7.; 3º, Luis Gonzalo Barceló, 32m31s.2; 4º, Norberto Roth, 33m.13s.5 y 5º, Abelardo Ramelle, sin tiempo. Promedio del vencedor, 82km.80.

Categoría B, de 701 a 1150 cc.: 1º, Tulio Rivas, 44m.36s.9; 2º, Pedro Sancha, 44m.51s.1; 3º, Alberto Conciglieri, 45m.23s.1; 4º, Alberto Depego, 45m.50s. 5 y 5º, Horacio Flageart, 45m.59s.4. Promedio del ganador, 87km.550.

Categoría C, de 1151 a 1600 cc.: 1º, Roberto Galluzzi, 47m.4s.3; 2º, Gonzalo Araujo, 47m.43s.5; 3º, Ernesto Ranno, 48m.28s.5; 4º, Eduardo Boyadjian, 48m. 50s.2 y 5º, Juan M. Faraoni, 49m.22s.2. Promedio del triunfador, 83km.576.



para el que exige lo mejor!

el más amplio, potente y lujoso automóvil argentino

El nuevo Ambassador 990 Rambler descubre un concepto totalmente nuevo en diseño automotriz. Conjugando la elegancia, el confort y la perfección mecánica en niveles desconocidos hasta hoy, el nuevo Ambassador 990 presenta cualidades exclusivas jamás ofrecidas por un vehículo argentino: frenos a disco en las ruedas delanteras y frenos de potencia, de acción conjunta en las cuatro ruedas. Motor Tornado-Jet de 145 HP. Dirección de potencia. Cubiertas de perfil bajo. Vidrios curvos, levantavidrios eléctrico con botonera y comando central. Asientos delanteros individuales reclinables en cinco posiciones y, como sorprendente culminación de sus detalles de confort, aire acondicionado original de fábrica y vidrios matizados, como equipos opcionales. Admírelo en el Concesionario Rambler de su zona y comprobará que tanto el exclusivo Ambassador 990 como los nuevos y espectaculares Rambler De Luxe, Classic Custom y Cross Country, inauguran en la Argentina una nueva categoría en automóviles.

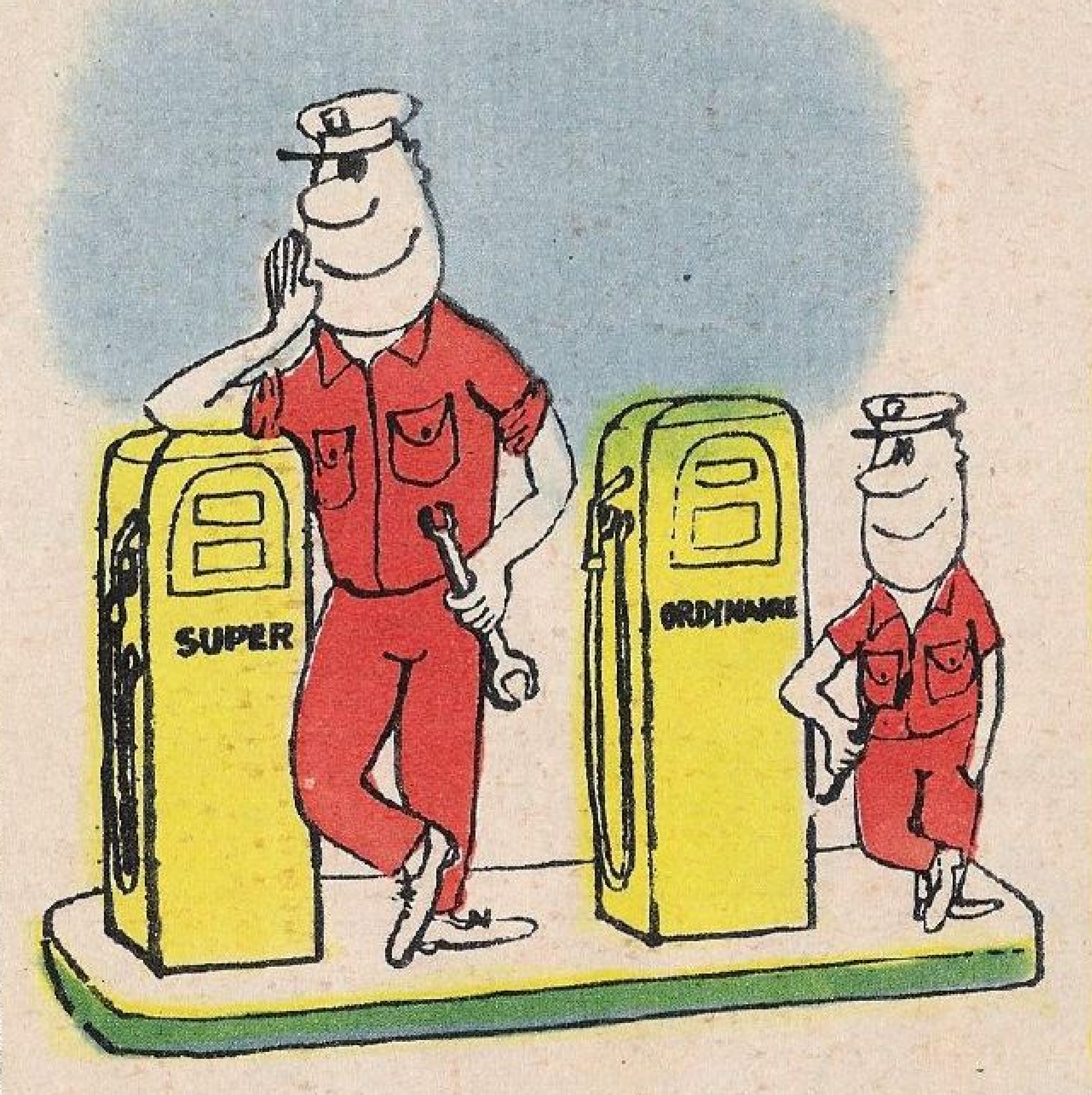
Producto de calidad de Industrias Kaiser Argentina - Miembro de ADEFA

NUCLEO





NO ES POR DESCONFIANZA, PERO LA CASA ADOPTO ESTA NORMA PARA QUE LOS CLIENTES NO SE VAYAN SIN PAGAR.



AL PRECIO QUE ESTA LA NAFTA, PARA LA ORDINARIA NO HACEN FALTA TANTAS PRECAUCIONES... PERO PARA LA "SUPER" HAY QUE ESTAR PREVENIDOS...

—VEA, MI ESTIMADO MECANICO. VINE AQUI PORQUE ME DIJERON QUE USTED ES ESPECIALISTA EN BATERIAS.



INGLATERRA, FRANCIA Y HOLANDA FUERON UN TRIPLETE PARA CLARK



LOS CAMPEONES

Prácticamente definido el campeonato mundial de 1965 para conductores que comenzó a disputarse en 1950, damos a conocer a continuación los volantes que se adjudicaron el preciado título:

1950 — José Farina (Italia), Alfa Romeo.

1951 — Juan Manuel Fangio (Argentina), Alfa Romeo.

1952 — Alberto Ascari (Italia), Ferrari.

1953 — Alberto Ascari (Italia), Ferrari.

1954 — Juan Manuel Fangio (Argentina), M. Benz.

1955 — Juan Manuel Fangio (Argentina), M. Benz.

1956 — Juan Manuel Fangio (Argentina), Ferrari.

1957 — Juan Manuel Fangio (Argentina), Maserati.

1958 — Mike Hawthorn (G. Bretaña), Ferrari.

1959 — J. Brabham (Australia), Cooper Climax.

1960 — J. Brabham (Australia), Cooper.

1961 — Phill Hill (Estados Unidos), Ferrari.

1962 — Graham Hill (Gran Bretaña), B.R.M.

1963 — Jim Clark (Gran Bretaña), Lotus.

1964 — John Surtees (Gran Bretaña), Ferrari.

1965 — Jim Clark (Gran Bretaña), Lotus.

VIRTUAL CAMPEON MUNDIAL

EL espectacular volante escocés, Jim Clark, que se clasificara campeón del mundo en 1963, al imponerse en el Gran Premio de Holanda se aseguró prácticamente el título de este año, ya que únicamente Graham Hill podría darle alcance compartiendo el primer puesto, siempre que ganara las competencias que aún faltan disputar para completar el ciclo de carreras con puntaje. Clark ha sumado hasta ahora 45 puntos y Hill 26, faltando aún disputarse las competencias de Alemania, Italia, Estados Unidos y México. Como se sabe, para proclamar al campeón mundial, de acuerdo a la reglamentación establecida, se toman en cuenta las seis mejores actuaciones en el año de cada volante, de manera que al sumar Jim Clark cinco victorias y Hill una sola, tendría que imponerse en las cuatro que faltan para equilibrar el puntaje. De allí que pueda considerarse al escocés, virtual campeón de esta temporada.

EL "TRIPLETE"

El triplete de éxitos logrados por Jim Clark —dos con puntaje para el campeonato— comenzó en Silverstone a poco de imponerse en Indianopolis, para ganar inmediatamente en Ruan y poco después en Zandvoort (Holanda). Las correspondientes clasificaciones de las tres carreras mencionadas, son las siguientes:

EN SILVERSTONE

1º Jim Clark, Inglaterra, Lotus-Climax, 2h5'4", promedio: 180,028 km. por hora; 2º Graham Hill, Inglaterra, B. R. M., 2h5'28"6|10; 3º John Surtees, Inglaterra, Ferrari, 2h5'53"; 4º Mike Spence, Inglaterra, Lotus-Climax, 2h6'40"; 5º Jackie Stewart, Escocia, B. R. M., 2h6'5"; 6º Dan Gurney, Estados Unidos, Brabham-Climax, 2h5'37" 6|10; 7º Jo Bonnier, Suecia, Brabham-Climax, 79; 8º Frank Gardner, Australia, Brabham-B.R.M., 78; 9º Joseph Siffert, Suiza, Brabham-B.R.M., 78; 10º Bruce McLaren, Nueva Zelandia, Cooper-Climax, 77; 11º Ian Raby, Inglaterra, Brabham-B.R.M.; 12º Masten Gregory, EE.UU., B.R.M.; 13º Richart Atwood, Inglaterra, Lotus-B.R.M.; 14º Jochen Rindt, Austria, Cooper-Climax.

EN RUAN

1º Jim Clark, 1h,48m,29s,; a un promedio de 166km437; 2º Graham Hill, 1h.48m.6s.; 3º Jack Brabham, 1h.50m.2s.9; 4º D. Becwith, y 5º J. Gardner, a una vuelta.

EN HOLANDA

1º Jim Clark (G. Bretaña), Lotus, 2h.3m.59s.1, a un promedio de 162 km326; 2º J. Steward (G. Bretaña), B.R.M., 2h,4m.7s.1; 3º D. Gurney (Estados Unidos), Brabham, 2h.4m.12s.1; 4º G. Hill (Gran Bretaña), B.R.M., 2h.4m.44s2; 5º D. Hulme (Nueva Zelandia), Brabham, una vuelta menos; 6º R. Ginther (Estados Unidos), Honda, una vuelta menos; 7º J. Surtees (Inglaterra), Ferrari, una vuelta menos; 8º G. Spence (Inglaterra), Lotus, una vuelta menos; 9º Bandini (Italia), Ferrari, una vuelta menos; 10º I. Ireland (Gran Bretaña), Lotus-B.R.M., dos vueltas menos.

SE INCREMENTO LA VENTA DE LA PRODUCCION AUTOMOTRIZ LOCAL

De acuerdo al informe enviado por la Asociación de Fábricas de Automotores, la venta de coches ha tenido en el primer semestre de este año un notable aumento con relación a la efectuada en el mismo período en el año anterior. En esa oportunidad se vendieron 64.316 unidades, en tanto que desde enero hasta fin de junio de 1965, la cifra alcanzó una cantidad de 92,122, lo que significa una incrementación del 43,2 por ciento. El detalle estadístico es el que detallamos a continuación:

		1964	1965
Chrysler Argentina S. A. - Fèvre y Basset Ltda. S. A.	1.336	3.431	7.803
Fiat Concord S. A.	2.365	8.695	12.588
Ford Motor Argentina S. A.	2.974	9.836	15.474
General Motors Argentina S. A.	2.150	6.695	12.367
Ind. Automotriz Santa Fe S. A.	462	1.425	2.663
Ind. Kaiser Argentina S. A.	6.072	21.677	26.635
Mercedes-Benz Argentina S. A.	280	858	982
Siam Di Tella Automotores S. A.	1,265	4.728	6.705
Citroën Argentina S. A.	608	2.533	3.034
D. I. N. F. I. A.	220	1.875	1.416
S. A. F. R. A. R.	531	1.651	2.028
Isard Argentina S. A.	77	912	290
Metalmecánica S. A.	—	—	137
Total general	18.340	64.316	92.122

HUGO GIMENO GANO EN CORDOBA

Nótese cómo los coches parecieran bajar de una rampa de cemento en una de las tantas pendientes del circuito cordobés. En primer término vemos a Cupeiro seguido por Gimeno y Domínguez en un pasaje de la segunda serie que ganó el "Chevytú".

LAMENTABLE

Vamos a comentar aparte lo ocurrido en la final de la Sexta Vuelta de Córdoba y que dio lugar a confusiones y serias protestas de los espectadores. El "Chevytú" había finalizado su serie con problemas en un cilindro del freno, abocándose de inmediato a la tarea de ponerlo en condiciones para participar en la final. La tarea insumió algunos minutos y como en las series se habían demorado las partidas sin justificación atendible, era creencia general que la final tardaría también un poco en largarse. Pero ocurrió que el comisario deportivo, entendiendo que ya se había perdido demasiado tiempo en las series, ordenó la iniciación de la final precisamente cuando ya el "Chevytú" estaba con el motor en marcha y listo para partir. La espera hubiera sido entonces de un minuto o dos y no se le restaba al público a uno de los grandes animadores de la competencia.

Cupeiro salió a la pista, preguntó al presidente de la Asociación Cordobesa de Volantes, señor Mangupli, si podía partir y éste le manifestó que sí, posiblemente ignorando que había una negativa por parte del comisario deportivo. Partió Cupeiro en procura de dar alcance a los coches que ya habían partido un momentito antes, pero una bandera negra le hizo señas de detenerse y así regresó a los boxes ante el asombro de los aficionados. Cabe señalar también que el apresuramiento por largar la final, sorprendió a Galbato con el motor parado y Peduzzi apenas tuvo tiempo de saltar al coche. Cuando el encargado de dar la señal de partida, señor Bevilacqua, estaba acomodando los coches en la largada, ya el "Chevy" se alistaba a salir del parque cerrado para ir a la pista. La señal de partida la dio el propio comisario.

Ricardo Domínguez anduvo bien nuevamente en pista. Corriendo a la expectativa, logró un tercer puesto en la serie y segundo en la final.



UNA FINAL QUE NO TUVO BRILLO

Actitud apresurada del comisario deportivo

La Sexta Vuelta de Córdoba que se corrió en dos series, un repechaje y una final sobre un circuito de 3300 metros, con numerosas curvas en pendiente que hicieron trabajar continuamente los frenos, tuvo en Hugo Gimeno un vencedor, piloteando un Valiant turismo de carretera que perteneció al malogrado volante Jorge A. Pena. El triunfo del mendocino se vio en parte empañado por la actitud apresurada del comisario deportivo, señor Julio Rosso, al dar la señal de partida cuando el "Chevytú" de Cupeiro ya estaba listo para participar de la prueba. En verdad pudo haberse esperado unos pocos minutos, sobre todo teniendo en cuenta que ya en las series se habían demorado más de lo aconsejable entre una y otra, y dar una oportunidad a los aficionados para presenciar una lucha que habría resultado sencillamente emocionante. Gimeno no tuvo la culpa en esto y de allí que su victoria no admita objeción alguna. Tenía coche para ganar aún estando en carrera el "Chevytú", pese a que en la serie correspondiente el coche de Cupeiro superó al de Gimeno por más de tres minutos, pero su triunfo ante esta circunstancia no tuvo la repercusión que merecía en el aplauso de los aficionados, que protestaron ruidosamente la actitud adoptada por el comisario deportivo. Corresponde agregar que el abandono de Pablo Gulle cuando iba puntero, restó aún más brillo a la competencia. También la deserción de Rubén Roux facilitó en mucho el avance de Gimeno.

Las clasificaciones registradas en Córdoba fueron éstas:

PRIMERA SERIE:

1º) Roux, 18m55"6|10 (104km605 de promedio); 2º) Gulle, 18m55"8|10 (record de la vuelta): 1m50"6|10 (a 170,414 de media); 3º) Peduzzi, 19m28"9|10; 4º) Copello, 5º) Galbato, 6º) Perkins y 7º) Estéfano.

SEGUNDA SERIE:

1º) Cupeiro, 19m16" (102km768 de promedio, record de vuelta): en la octava con 1m53"4|10, a 104km 760 de media; 2º) Gimeno, 19m48" 7|10; 3º) Domínguez, 20m11"8|10; 4º) Gainza Paz; 5º) Montero; 6º) Pomodoro y 7º) Federico Urruti, los dos últimos con dos vueltas menos.

REPECHAJE:

1º) Loeffel, en 10m15"6|10 y un promedio de 96km328; 2º) Enrique Pourciel, en 10m22"1,10.

POSICION FINAL

1	9	Hugo Gimeno (De Soto-Valiant) 39m39s8|10
2	11	Ricardo Domínguez (Chevrolet) 39m59s7|10
3	27	Félix Peduzzi (Chev.) 40m
4	26	Gastón Perkins (Renault 1093) 40m17s2|10
5	8	Nasif Estéfano (Volvo) 40m 31s5|10
6	30	N. Gainza Paz (Morris Cooper) 41m14s2|10.
7	13	Julio Montero (Ford) 41m 48s5|10
8	21	Juan Pomodoro (Isard 1204) 40m53s6|10 (19 vueltas)
9	12	Federico Urruti (Volvo) 41m 27s1|10 (19 vueltas)
10	3	Carmelo Galbato (Ford) 41m 26s7|10 (18 vueltas).

Promedio del ganador: 99km840 por hora, record de la vuelta: El 9 de H. Gimeno (en la segunda vuelta) 1m52s 6|10 a un promedio de 105km506 p.h.

Abandonaron: Roux, Gulle, Pourciel y Copello. No largaron: Cupeiro y Loeffel.



Aquí el pelotón de automóviles pareciera dar vuelta a la "noria". Los que giran son Peduzzi, Gulle, Perkins, Castagnola, Galbatto, Copello, Estéfano, Pourciel y Loeffel. Los imprevistos restaron brillo a la prueba.



Gimeno, Paz y Montero en un pasaje de la semifinal en Córdoba donde obtuvo el triunfo el primero.

Dramático momento en la final de Córdoba cuando Roux y Gulle luchaban por el primer puesto. Después los dos abandonaron y Gimeno pasó al frente y ganó.





LAS 12 HORAS DE REIMS Y EL GRAN PREMIO DE FRANCIA

REIMS. — La pareja mexicano-francesa formada por Pedro Rodríguez y Jean Guichet, con Ferrari 4 litros, venció en la prueba internacional Doce Horas de Reims, empleando para las 284 vueltas (2.365 km.) un promedio de 197,121 km|h. Con dos vueltas menos, también con Ferrari, se clasificó el binomio Mairesse-Beurlys.

La Ferrari LM piloteada por el belga Langlois al salir de una curva chocó contra la barrera protectora y mató a dos personas.

El Gran Premio Automovilístico de Francia, para fórmula 2, disputado sobre 37 vueltas al circuito de Reims-Gueux (307,615 km.) fue ganado por el austríaco Jochem Rinds, volante de un Bradham Cosworth en 1h.35'55" con una velocidad media de 196,212 km.|h. F. Gardner (Australia) con Lola BRM fue segundo.

Fangio entregó premios a Jim Clark y Graham Hill

LONDRES. — El famoso volante argentino Juan Manuel Fangio, ex campeón del mundo de conductores, entregó sendas medallas de oro a los británicos Jim Clark y Graham Hill, en un acto celebrado después de la primera sesión de pruebas para el gran premio automovilístico británico.

Las medallas habían sido ofrecidas por un club inglés: a Clark por su victoria en las "Quinientas Millas de Indianápolis", y a Hill por su reciente victoria (la tercera consecutiva) en el Gran Premio de Mónaco.

Premio millonario para constructores

La Comisión Deportiva Automovilística Italiana ha instituido un premio de 25 millones de liras para el constructor de automóviles de fórmula 1 que habiendo participado en el Gran Prix de Italia obtenga la mejor colocación de la temporada, en el campeonato del mundo de constructores. Un premio de 2 millones y dos de 1 millón de liras se ofrecen asimismo a los constructores italianos de automóviles de fórmula 3 que obtengan la mejor clasificación en el campeonato italiano de esa categoría.

FOYT SE IMPUSO A 240,073 Km. POR HORA EN DAYTONA

DAYTONA. — La carrera nacional para coches de serie, disputada sobre 400 millas, fue ganada por el volante A. J. Foyt conduciendo un Ford 65 a un promedio horario de 240,073 kilómetros en el autódromo de Daytona Beach. La victoria llegó a Foyt luego de doblegar la resistencia de Buddy Bayer quien con un Plymouth 65 sólo dejó de acosarlo en los últimos 20 circuitos.

OTROS RESULTADOS

CASCAIS, Portugal. — El inglés Rodney Benting, con Cooper 76 ganó el Gran Premio Automovilístico de Portugal (fórmula 3), al invertir 1h.1'28"7|10 en recorrer las 45 vueltas al circuito, es decir, los 155,250 km., con un promedio de 151,544 km. por hora. En segundo lugar se clasificó el inglés John Fenning, también con Cooper 76 en 1h.1'39" 1|10 y en tercer lugar llegó el inglés Charles Stewart, con Brabham. Tomaron la salida 18 vehículos de los cuales se clasificaron 14. La vuelta más rápida al circuito de 3,450 km., la dio John Fenning a una velocidad media de 157,900 kilómetros por hora.

SESTRIERES. — El italiano Ludovico Scarfiotti, con un Ferrari Dino, ganó la carrera automovilística de subida Cesanne-Sestrieres, cuarta prueba válida para el Campeonato de Europa de Montaña. Al mismo tiempo, Scarfiotti batió el record absoluto de la prueba a la velocidad media de 119,693 kilómetros por hora. He aquí la clasificación final de la prueba:

1º, Ludovico Scarfiotti (Italia), con Ferrari Dino, 5'12"8|10, a un promedio de 119,693 kilómetros por hora, nuevo record de la carrera. El record anterior pertenece a E. Barth (Alemania), con Porsche, en 5'33" 1|10; 2º, Toni Mitter (Alemania), con Porsche, 5'19" justos; 3º, H. Hermann (Alemania), con Fiat Abarth, 5'30" justos; 4º, Herbert Müller (Alemania), con Porsche, 5'38"6|10, y 5º, Greger (Alemania), con Porsche, 5' 50"1|10. Al término de la cuarta prueba, la clasificación para el Campeonato de Europa de Automovilismo en Montaña, quedó así:

1º, Toni Mitter (Alemania), con Porsche, 25 puntos; 2º, Hermann (Alemania), con Fiat Abarth, 22; 3º, L. Scarfiotti (Italia), con Ferrari Dino, 18, y 4º, H. Müller (Alemania), con Porsche, 14.

SILVERSTONE, Gran Bretaña. — El neocelandés Chris Amon, con McLarem-Elva, ganó la carrera automovilística de fórmula dos denominada "Martini Trophy Race", que se disputó sobre 52 vueltas al circuito de Silverstone, con un total de 240 kilómetros. Amon invirtió 1h.24m.11s. es decir, realizó el recorrido a una velocidad media de 174,550 km. por hora.

El campeón del mundo de conductores, John Surtees (Inglaterra), con Lola, batió el record absoluto del circuito de Silverstone (4,700 km.) con un promedio de 185,900 km. por hora.

M. HAILWOOD ES CAMPEON

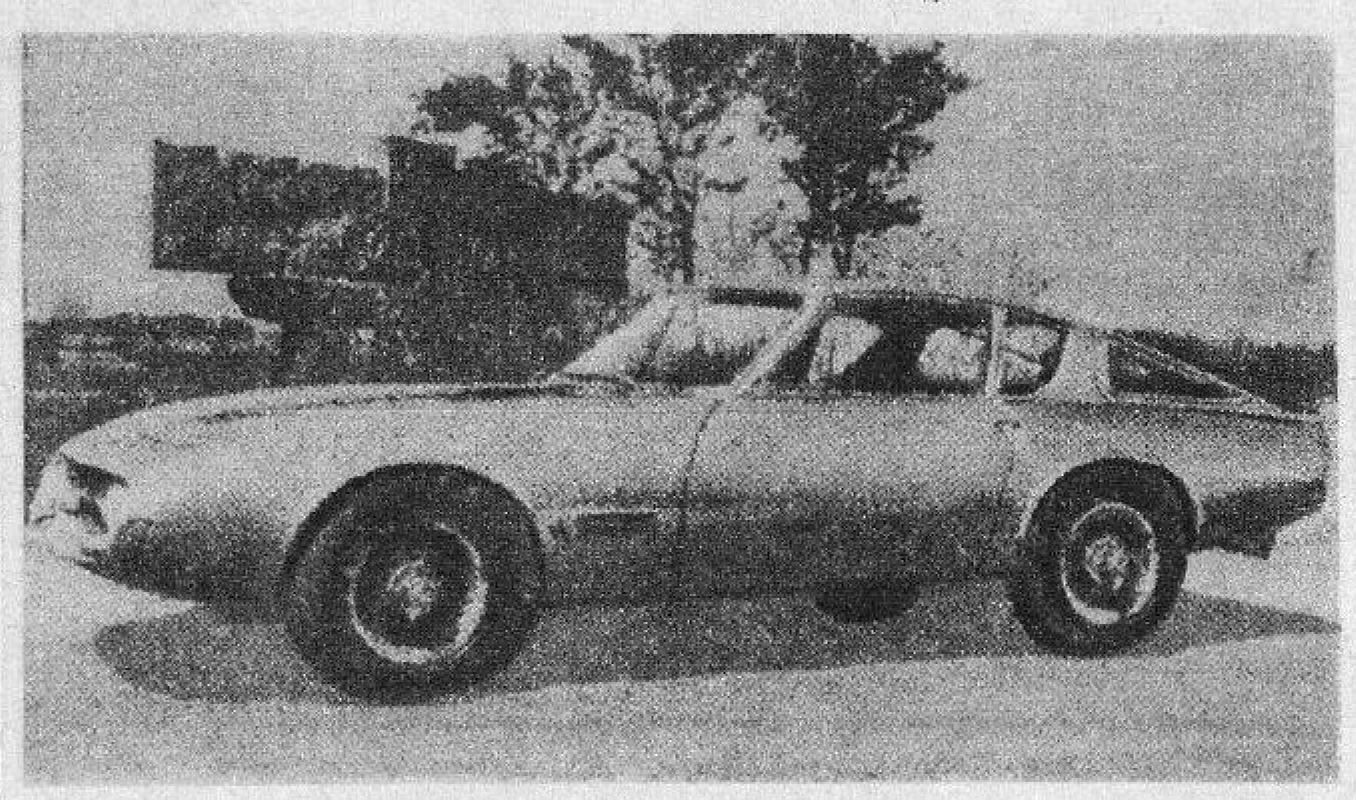
FRANCORCHAMPS, Bélgica. Mike Hailwood, de Gran Bretaña, se impuso en la prueba motociclística para máquinas de 500 cc. correspondiente al Gran Premio de Bélgica, clasificándose virtual campeón del mundo para máquinas de 500 cc. El alemán Ernst Degner venció en la de 50 cc.; Jim Redman, de Rodesia, en la de 250 cc., y el suizo Scheidegger y el británico Robinson, en la de sidecars. La clasificación fue la siguiente:

50 cc. (sobre 70km500): 1º, Ernst Degner, con Susuki, 27m. 58s.; 2º Hugh Anderson con Susuki, 28m.3s.5; 3º Luigi Taveri, con Honda, 28m.4s.4, y 4º, Mitsuo Itoh, con Susuki, 28m.29s.8. El promedio fue de 151km251.

250 cc. (sobre 126km.900): 1º, Jim Redman, con Honda, 39m. 21s.7; 2º, Phil Read, con Yamaha, 39m.22s.1; 3, Mike Duff, con Yamaha, 39m.59s.5, y 4º, Katayama, con Susuki, 40m.9s.5. El promedio del vencedor fue de 193km.436..

500 cc. (sobre 211km.500): 1º, Mike Hailwood, con MV, 1h.5m. 22s.6; 2º, Giacomo Agostini, MV, 1h.6m.55s.4; 3º, Derek Monter, Norton, 1h.8m.59s.6 y 4º, Paddy Driver, Matchless, 1h.9m,19s.8. El promedio fue de 194km.70.

Sidecars (sobre 112km.800): 1º, Scheidegger.Robinson con BWM, 39m.13s.; 2º, Max Deubel, BWM., 39m.16s.; 3º, Harris, BWM, 39m. 17s.7, y 4º, H. Luthringshauser, BWM, 41m.6s. El promedio fue de 172km.411.



Este es el "Ghia G230D" producido por un famoso carrocero italiano, quien luego de haber ensayado con diversas creaciones, optó por crear su propio automóvil deportivo. En el mismo utiliza un chasis tubular y motor de Fiat 2.300 S.

LUDOVICO SCARFIOTTI EN LA TRENTO - BONDONE

TRENTO. — El italiano Ludovico Scarfiotti, conduciendo una Dino-Ferrari de 2.000 centímetros cúbicos de cilindrada ganó la prueba Trento-Bondone, valedera para el campeonato de Europa de montaña. Scarfiotti estableció el nuevo record de la prueba con el tiempo de 11'56"4|10, con una media horaria de 86 kilómetros 934 metros. Detrás de Scarfiotti se clasificó el alemán Hans Herman, con Abarth, con 12'2"8|10 . Tercero, Mitter Gerard, también alemán, con Porsche, con 12'10"6|10; cuarto Toni Fiskhaber, alemán, con Porsche, en 12'12"6|10, y quinto el italiano Cella con Abarth, en 12'20"1|10.

PROBANDO UN AUTO COBRA FORD MUSTANG, EL "CHUECO" IGUALO EL RECORD DE SURTEES

MODENA (UP). — El argentino Juan Manuel Fangio, ex campeón mundial de automovilismo, igualó el record de la vuelta en el autódromo de Módena, probando un automóvil Cobra Ford Mustang. Fangio recorrió cinco veces el circuito de 2,366 kilómetros. Su vuelta más veloz fue la tercera, que cumplió en 58"4|10, a una velocidad promedio de 144,856 kilómetros por hora. Igualó el record que el inglés John Surtees obtuvo con un Ferrari en abril. Fangio dijo que el automóvil, modificado en la fábrica que en Módena posee el ex corredor argentino Alejandro de Tomaso, tiene potencia excepcional, perfecta estabilidad y es de "la clase que cualquiera puede manejar". De Tomaso modificó algunas de las características mecánicas del vehículo, como el motor, la transmisión y la suspensión trasera. El discípulo de Fangio Néstor Salerno lo siguió en la pista, probando el nuevo Stanguellini, de fórmula 3. Su vuelta más veloz fue de 1'3"4|10, a una velocidad promedio de 133,503 kilómetros por hora.



La calidad WAGNER LOCKHEED garantía para sus frenos

Cuando usted usa el Flúido para Frenos WAGNER LOCKHEED, está seguro que en cualquier momento, a cualquier temperatura, sus frenos responderán. ¡No por nada es la marca preferida por los fabricantes de automotores!

Para viajar seguro, haga revisar sus frenos periódicamente y exija que le coloquen Flúido para Frenos WAGNER LOCKHEED.

Además, lleve siempre en su automóvil o camión, una lata de 0,350 lts.

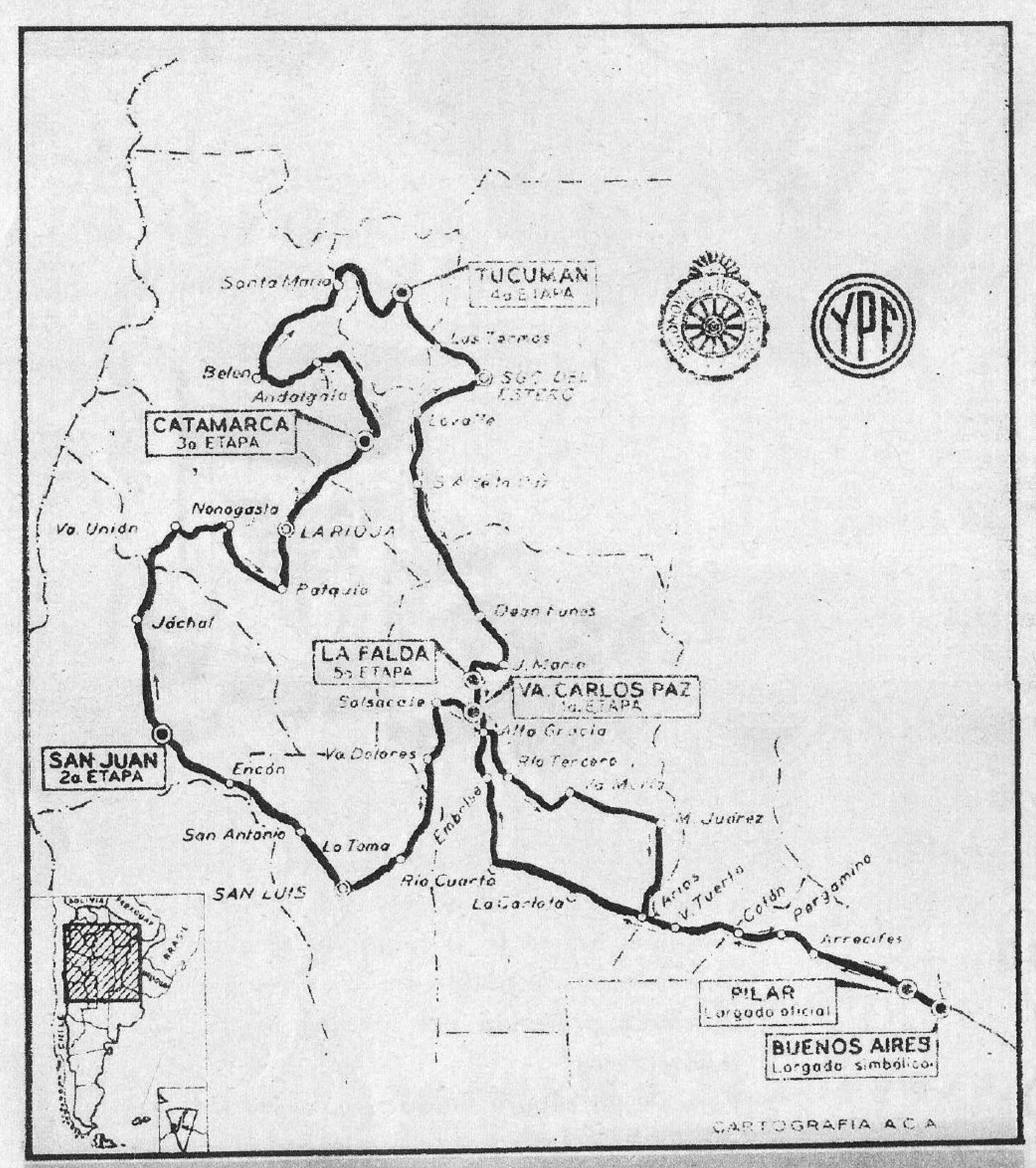
FLUIDO PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

FABRICADO POR FARLOC ARGENTINA S. A. EN SUS ESTABLECIMIENTOS DE JOSE LEON SUAREZ, PROV. DE BUENOS AIRES, BAJO LICENCIA EXCLUSIVA Y CONTROL TECNICO DE WAGNER ELECTRIC CORPORATION, U.S.A.

MODIFICACIONES EN



TURISMO MEJORADO EN OCTUBRE Y DE CARRETERA EN NOVIEMBRE

Nota de
ALBERTO BLANCO CARRERAS

LUEGO de una larga espera, en la cual se tejieron diversas conjeturas respecto al recorrido que correspondería este año a los Grandes Premios, el de T. M. y T. C., el Automóvil Club Argentino, entidad rectora del automovilismo deportivo, dio a conocer en conferencia de prensa realizada el miércoles 14 el itinerario definitivo de las pruebas máximas del calendario en ambas categorías. Hicieron uso de la palabra en la oportunidad el Ingeniero Mario Luis Negri en su carácter de vicepresidente 2º de la entidad, el Dr. Carlos Adrogué, vicepresidente de YPF, patrocinador de ambos eventos, y el Escribano Ghezzi, miembro de la Comisión de Carreras. Luego de explicar en breves palabras la significación y trascendencia de ambas pruebas se dieron a conocer los lineamientos generales de las mismas, en las que se pueden advertir modificaciones con referencia a los últimos años.

GRAN PREMIO T. M.

La denominación oficial del mismo es "IX Gran Premio Internacional de Turismo 1965" Super Nafta YPF y se desarrollará en seis etapas a disputarse los días 20, 22, 24, 26, 28 y 30 de Octubre.

Es en esta carrera donde se han producido las mayores variantes, ya que se ha eliminado el paso por Minas Capillitas, se finaliza la cuarta etapa en Tucumán en vez de Salta, se eliminó la categoría de 701 a 850cc. y se introdujo una modificación reglamentaria referente a los pilotos que llegan tarde a su turno de partida luego de la segunda etapa. Entendemos que la eliminación del absurdo paso por Minas Capillitas es un verdadero acierto, ya que significaba para los volantes un vía crucis innecesario a la vez que mortificaba las posibilidades de brillantez de la prueba, ya que eran muchos los volantes que desertaban en dicho tramo. En lo que respecta a la unificación de la categoría "B", que ahora será de 701 a 1150cc., si bien es resorte de la institución organizadora realizar las subdivisiones que considere convenientes dentro de los cánones del Anexo "J" y los reglamentos de la F.I.A., entendemos que no

LAS ETAPAS DE T. C.

20 de OCTUBRE	— 1ra. ETAPA — BUENOS AIRES — VILLA C. PAZ	781,5 Kms.
21 de OCTUBRE	— DESCANSO EN VILLA CARLOS PAZ.	
22 de OCTUBRE	— 2da. ETAPA — V. CARLOS PAZ — SAN JUAN	737,6 Kms.
23 de OCTUBRE	— DESCANSO EN SAN JUAN.	
24 de OCTUBRE	— 3ra. ETAPA — SAN JUAN — CATAMARCA	729,4 Kms.
25 de OCTUBRE	— DESCANSO EN CATAMARCA.	
26 de OCTUBRE	— 4ta. ETAPA — CATAMARCA — TUCUMAN	638,0 Kms.
27 de OCTUBRE	— DESCANSO EN TUCUMAN.	
28 de OCTUBRE	— 5ta. ETAPA — TUCUMAN — LA FALDA	660,5 Kms.
29 de OCTUBRE	— DESCANSO EN LA FALDA.	
30 de OCTUBRE	— 6ta. ETAPA — LA FALDA — BUENOS AIRES	945,4 Kms.
	TOTAL:	4.492,4 Kms.

Los kilometrajes parciales y generales podrán ser modificados o confirmados luego de realizado el reconocimiento de la ruta.

LOS GRANDES PREMIOS

se puede renegar de la categoría de 701 a 850 cc., que dentro de la misma institución cuenta con puntaje para designar el campeón de cada año. Además se ha producido la incorporación de la categoría de más de 2000cc, con la evidente intención de facilitar la concurrencia de algunos equipos extranjeros que de otra manera no podrían hacerlo.

Otro acierto, inspirado sin lugar a dudas en el caso protagonizado por "Larry" el año pasado en Catamarca, es la reglamentación que se refiere a los pilotos que llegan tarde a su turno de partida, los que ahora en vez de largar al final del pelotón lo harán en el momento que lleguen al punto de iniciación de la etapa, diez segundos después de la partida de la máquina que esté lista para ello. A estos competidores se les computará el tiempo de la hora oficial que le correspondía largar y sufrirán una penalización equivalente al doble del tiempo existente entre su hora oficial de partida y la real de iniciación.

GRAN PREMIO T. C.

Este importante evento se denominará XLIII Gran Premio Argentino de Carretera "Supermóvil YPF" 1965 y se disputará en cinco etapas a realizarse los días 27, 29 de Noviembre, 1º 3 y 5 de Diciembre. Como detalle saliente del mismo podemos apuntar la modificación de la primera etapa, que este año finalizará en San Rafael y no en Santa Rosa, tal como ocurrió en los dos últimos años. Creemos que si bien el tramo será también muy veloz es mucho más sensato y adecuado a las características de Gran Premio que el anterior. Si bien puede resultar extraño haber elegido como cabecera de etapa a San Rafael, que posiblemente no pueda brindar a los competidores —auxilios y toda la enorme cantidad de gente que se movilizará— las comodidades de alojamiento y taller con que c o n t a r á Mendoza. Sobresale también el hecho que por primera vez en el historial de la prueba Santiago del Estero será cabecera de una etapa. En líneas generales el trazado de la carrera ha conformado a la mayoría de los pilotos, pero es nuestra opinión personal que el último tramo de Capilla del Monte a Buenos Aires, con una distancia total de 1.187 km., es un remate demasiado exigente para máquinas ya agotadas luego de 4.000 km. recorridos, y quizá también es jugar un poco con la lotería de la buena suerte, ya que recorrerá gran parte del mismo tramo que el año pasado obligó a la suspensión de la etapa final de la competencia.

LAS CATEGORIAS T. M.

CATEGORIA "A" — Hasta 700 cc. de cilindrada.
CATEGORIA "B" — Superior a 700 cc. de cilindrada hasta 1150 cc.
CATEGORIA "C" — Superior a 1150 cc. de cilindrada hasta 1600 cc.
CATEGORIA "D" — Superior a 1600 cc. de cilindrada hasta 2000 cc.
CATEGORIA "E" — Superior a 2000 cc. de cilindrada en adelante.

LAS INSCRIPCIONES

Será habilitado el registro de inscripciones a partir del día 20 de septiembre de 1965, de 12 a 18 horas, en la Oficina de Carreras del Automóvil Club Argentino y en la Comisión Deportiva Automovilista, Avenida del Libertador 1850 (7º piso), Capital Federal.

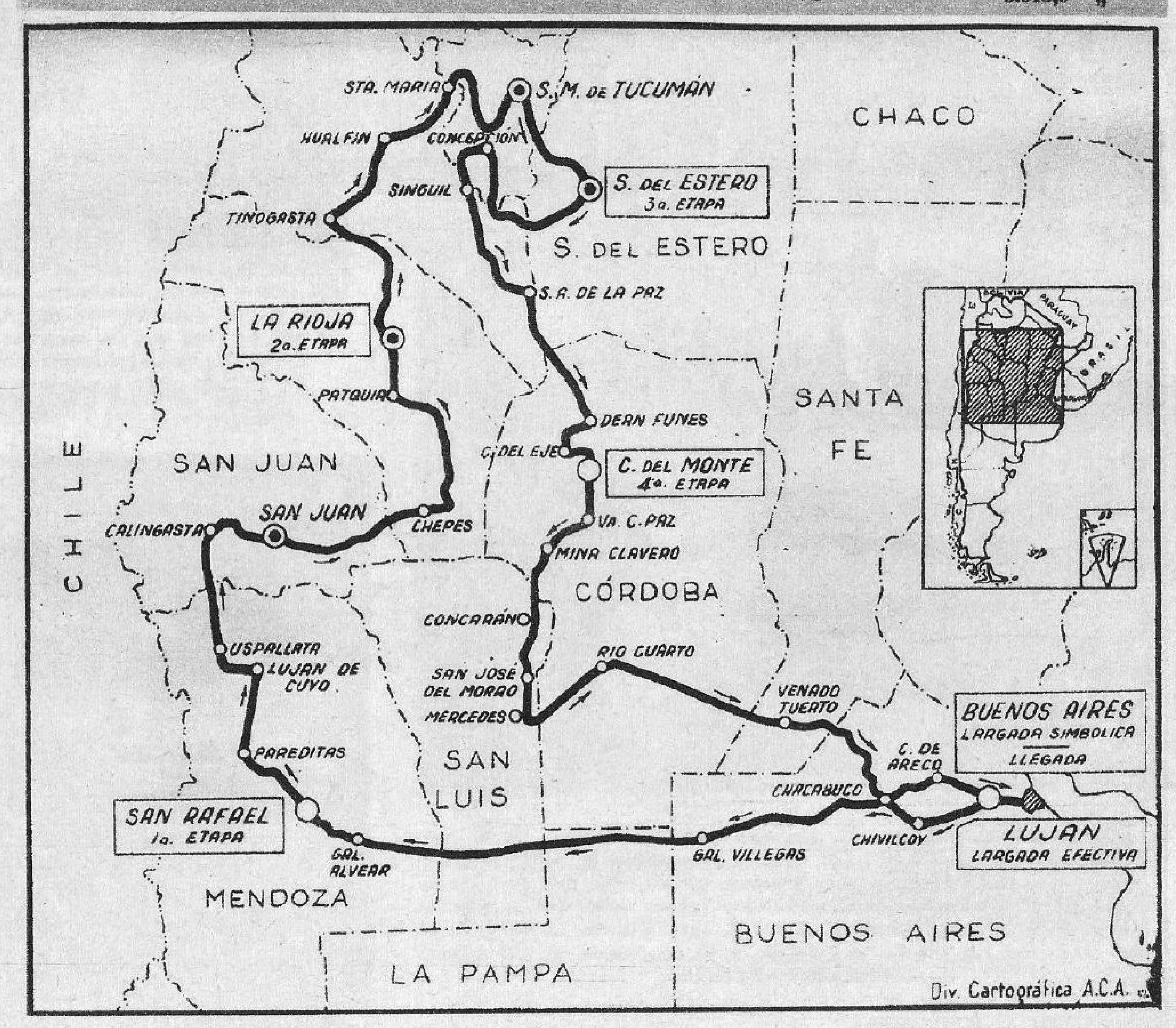
NUMERACION

CATEGORIA "A" — a partir del número 1
CATEGORIA "B" — a partir del número 201
CATEGORIA "C" — a partir del número 401
CATEGORIA "D" — a partir del número 601
CATEGORIA "E" — a partir del número 801

En cada categoría se asignarán los números impares a los coches importados y los pares a los producidos en el país, de acuerdo al Decreto Nº 3.693/59 y Decreto Nº 6.567/61 y sus disposiciones modificatorias y complementarias.

LAS ETAPAS DE T. M.

27 de NOVIEMBRE	— PRIMERA ETAPA LUJAN - SAN RAFAEL	952,0 kms.
28 de NOVIEMBRE	— Descanso en San Rafael	
29 de NOVIEMBRE	— SEGUNDA ETAPA SAN RAFAEL - LA RIOJA	1.135,0 "
30 de NOVIEMBRE	— Descanso en La Rioja	
1º de DICIEMBRE	— TERCERA ETAPA LA RIOJA - SANTIAGO DEL ESTERO	848,0 "
2 de DICIEMBRE	— Descanso en Santiago del Estero	
3 de DICIEMBRE	— CUARTA ETAPA SANTIAGO DEL ESTERO - CAPILLA DEL MONTE	891,0 "
4 de DICIEMBRE	— Descanso en Capilla del Monte	
5 de DICIEMBRE	— QUINTA ETAPA CAPILLA DEL MONTE - BUENOS AIRES	1.187,0 "
	TOTAL DE KILOMETROS	5.013,0 "

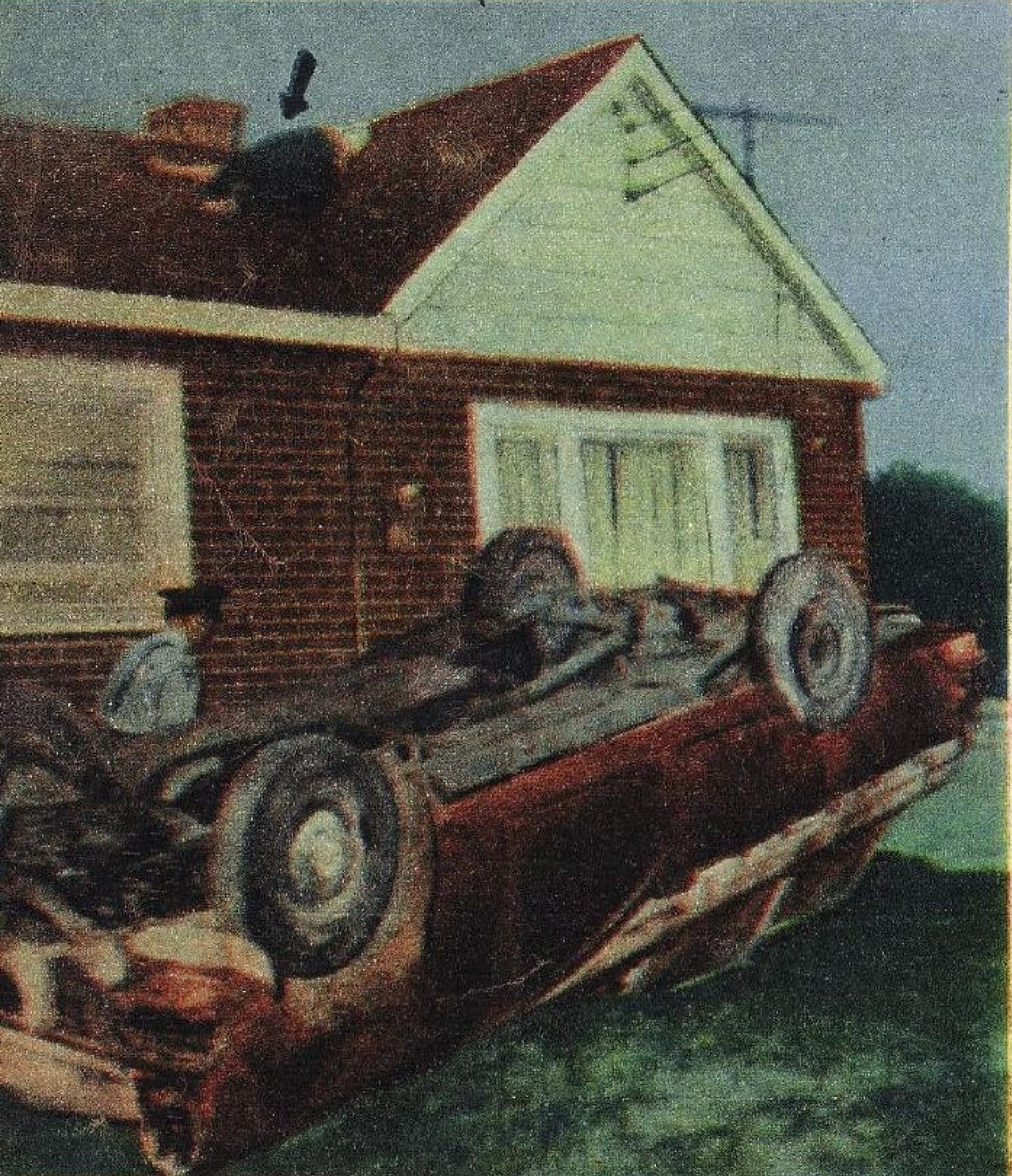


LOS AUTOS SE FUERON ARRIBA...

Según el decir de quienes aún no han podido motorizarse, los automóviles "se fueron arriba". Es decir, que están en las nubes por su costo. Aquellos que ya lo tienen, se frotan las manos satisfechos porque con el aumento en la cotización, su inversión se ve capitalizada. Pero sin entrar a analizar estas cuestiones financieras, digamos que el espíritu de la presente nota es una cosa completamente distinta. Se trata de automóviles que se fueron "arriba", pero de una manera totalmente distinta, según puede apreciarse en estas fotos seleccionadas de nuestro archivo con el único propósito de entretener amablemente a los lectores en esta página que podríamos llamar "de la pausa". Como curiosidad resultan interesantes y como tal las ofrecemos omitiendo las razones que motivaron estas escenas.



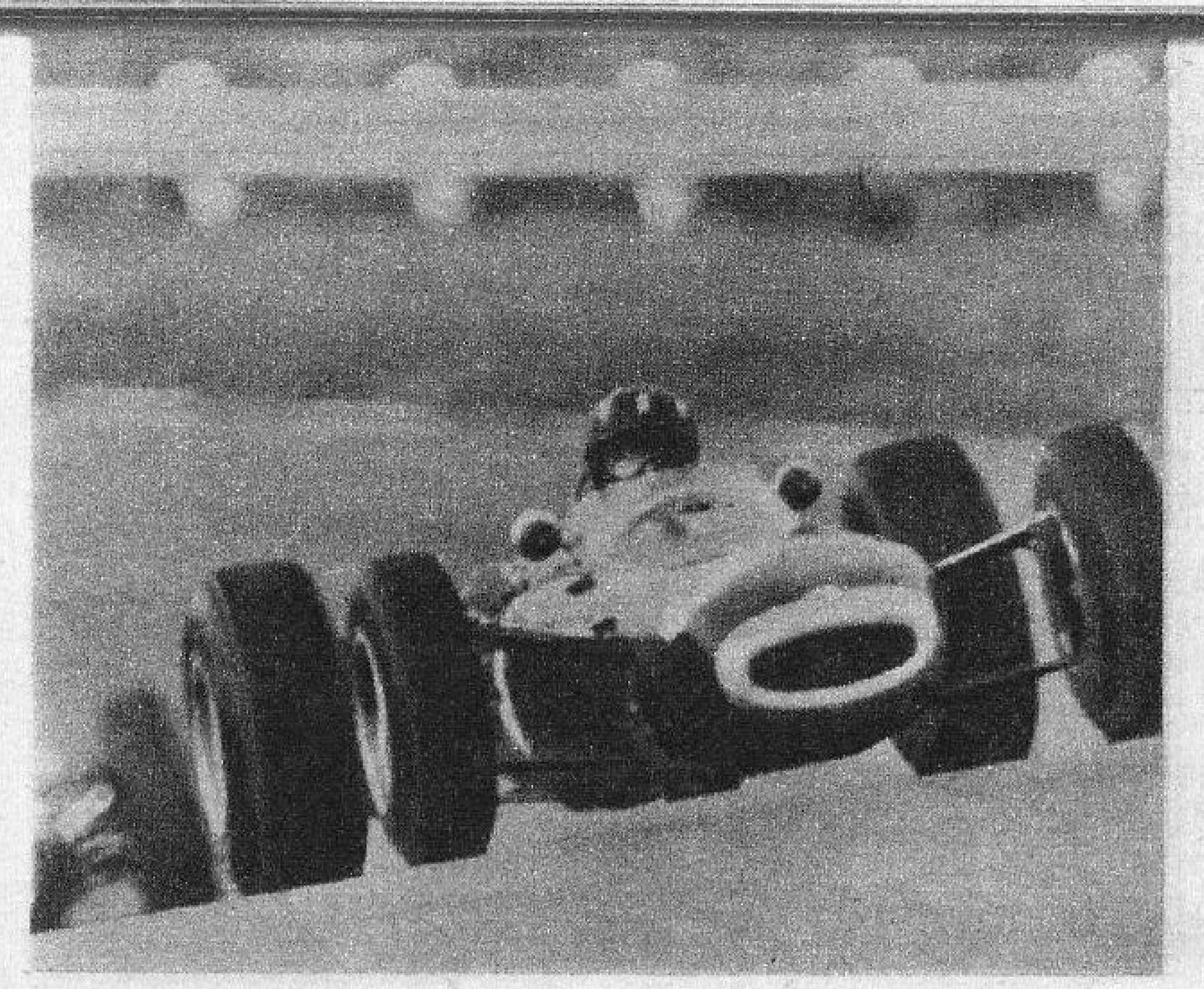
¿Y qué nos dicen de esto? Si el poste de la puerta de entrada de esta casa no lo detiene en su vuelo hacia las alturas, quizás se habría deslizado hacia arriba hasta asomarse por el balcón que se ve al fondo. Este coche también patinó sobre una calle mojada elevándose antes de detenerse y entrar en un aterrizaje forzoso que podría haber tenido trágicas consecuencias.



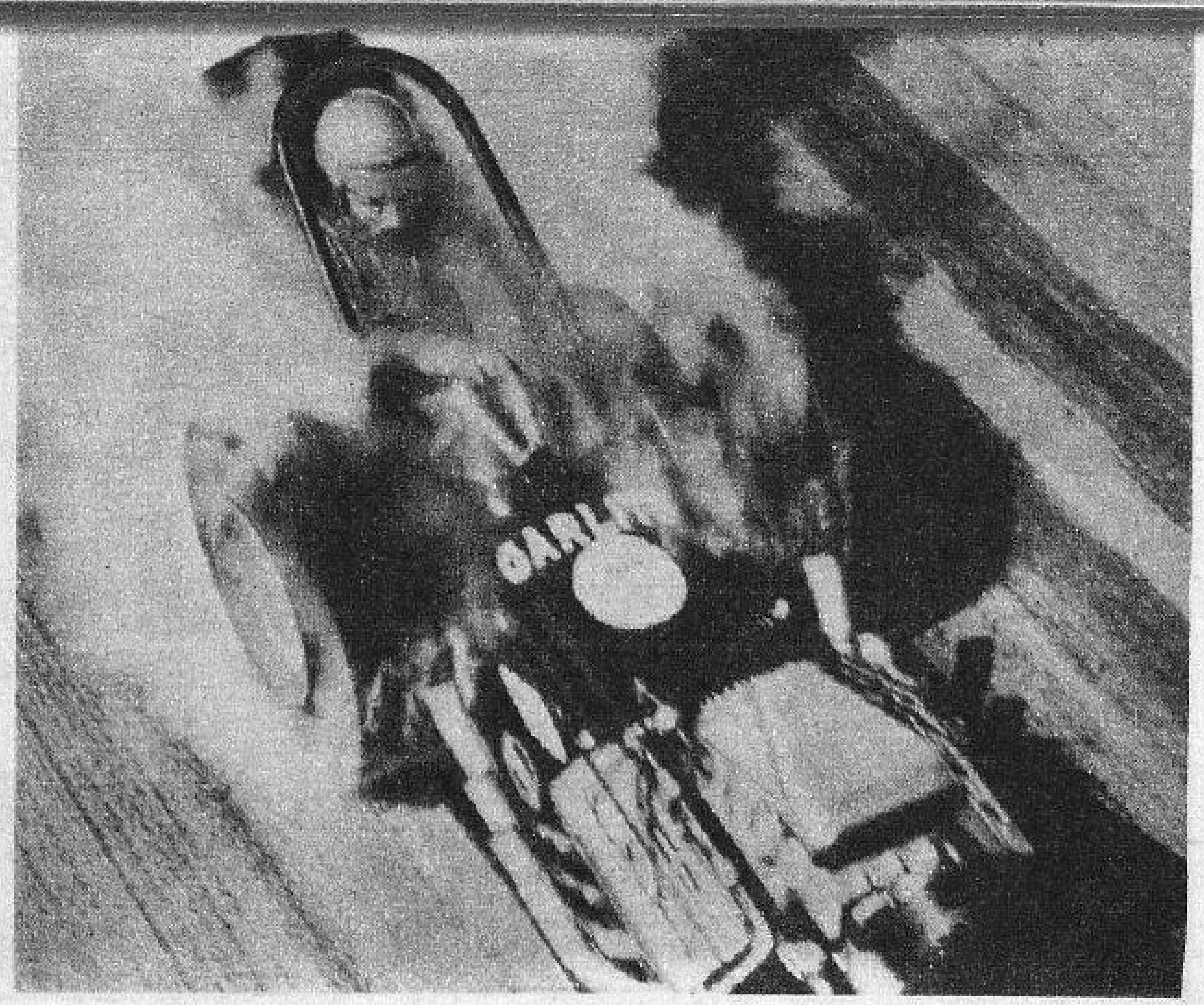
A este coche no le alcanzaron las alas para mantenerse en el aire y cuando estaba bien arriba, no tuvo la precaución de abrir el paracaídas y se estrelló frente a este hermoso chalet. Fue uno de los más fantásticos y curiosos accidentes automovilísticos ocurridos hace unos diez años en Holland Landing. Antes de precipitarse al suelo dejó como seña en un rincón del tejado a su conductor, al que vemos señalado por una flecha.

Esta excursión por el tejado, que siempre fue exclusiva para los gatos que no nos dejan dormir, ha sido violada por este automóvil trepador de alturas, olvidando que su destino es el asfalto o la ruta de tierra. El pequeño coche que aquí vemos patinó en una calle mojada por la lluvia y luego de un par de trompos pudo enderezarse en la subida de un tejado sin consecuencias personales para los ocupantes del vehículo, pero no así para la casa que sufrió la rotura de varias tejas. El que no crea que los autos se fueron "arriba" luego de ver esto se convencerá definitivamente.

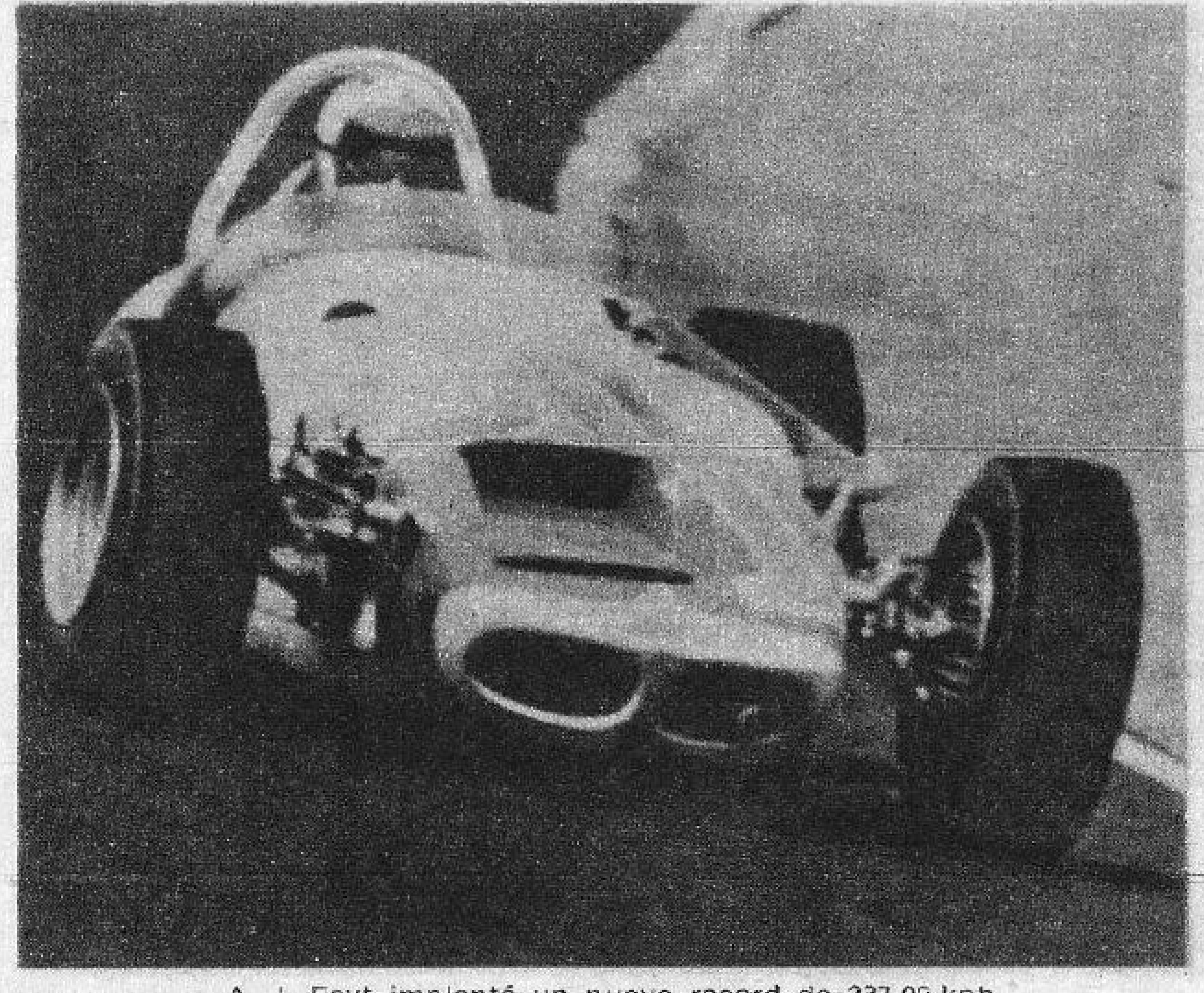




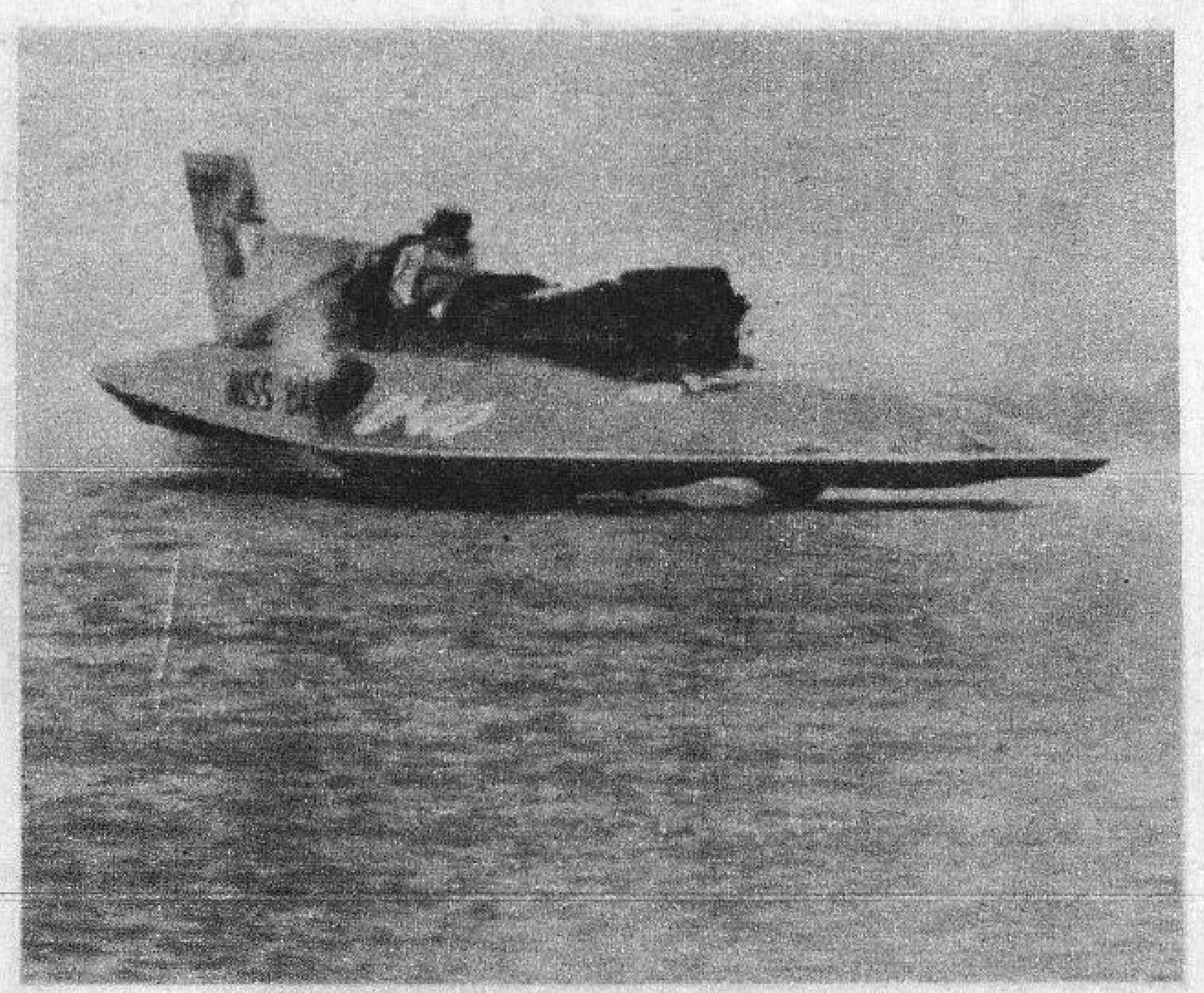
Graham Hill ganó los Grandes Premios de EE. UU. y Mónaco en un BRM



Don Garlits implantó un Record de Aceleración de 323.94 kph en su "dragster" impulsado con motor Dodge

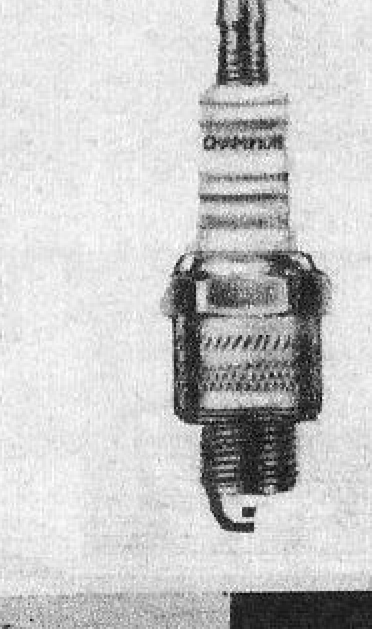


A. J. Foyt implantó un nuevo record de 237,09 kph ganando las 500 millas de Indianápolis



Ron Musson ganó la Copa de Oro con un Hidroplano impulsado con motor Rolls-Royce

¡Los Campeones Prefieren Champion!



De nuevo en 1964, la abrumadora mayoría de los ganadores de carreras en todo el mundo eligió bujías Champion porque Champion proporciona rendimiento máximo en *cada* motor. Por qué conformarse con algo inferior para su auto!



Las bujías mundialmente favoritas en aire, mar y tierra.

Escuche todos los lunes a las 20.30 hs. "Bujías Champion y el Mundo de Autos y Volantes" por LR3 Radio Belgrano y su cadena de emisoras del Interior.

"CORRA EN EL ASCOT STADIUM SI QUIERE MORIR PRONTO"

UNA NOTA DE RAY BENNET, CON FOTOS EXCLUSIVAS DE "EUROPA PRESS"

LOS PILOTOS DEBEN CRUZARSE EN UNA PISTA EN FORMA DE 8 Y EL CHOQUE ES CASI SEGURO



Una maniobra desafortunada a 100 kilómetros por hora hace que el automóvil se precipite en el foso de escasa profundidad que señala el circuito en su parte interior.

TREINTA automóviles que a primera vista parecen sacados de un cementerio de automóviles se alinean en la pista más extraña que se ha visto. Tiene forma de 8 y la tierra ropiza y grasienta brilla al reflejar en ella el fuerte sol de California. Los pilotos son hombres excepcionales. "Aventureros del volante" les ha llamado un periódico de San Francisco. Pero una cosa es cierta; todos son excepcionales conduciendo. Se lanzan como locos unos contra otros por el placer del riesgo y para embolsar de 1.000 a 1.500 dólares, ya que sólo cobra el vencedor, por astuta decisión de los organizadores del espectáculo. Así que, como dice Bob Vigneau, uno de los pilotos, en el noventa por ciento de los casos, termina con alguna costilla fracturada, el coche convertido en un despojo humeante y los bolsillos vacíos.

Pero la emoción compensa todo. Es estremecedor correr así. Y no conozco ninguna otra carrera que exija al piloto mayor determinación, rapidez de reflejos y resistencia al miedo. Miedo a saltar por los aires con la cabeza abierta.

BUEN RECLAMO

Sobre la desnuda pared de cemento oscurecido por los gases de los tubos de escape, impregnado en olor de gasolina y aceite cuelga un cartelón con un lema escrito en trazos desiguales pero firmes. El garaje está vacío. De fuera, a unos treinta metros, llegan los silbidos de aliento y aplausos de los espectadores del Ascot Stadium. Se celebra una carrera.

"Venga al Ascot Stadium si quiere morir pronto", reza el cartelón de negros caracteres.

—¿No pudieron encontrar un reclamo menos lúgubre? —preguntamos a Bob.

—Este nos sirve... Creo que puede atraer a mucha gente cansada de aburrirse.

Bob nos muestra con detalle su coche. Es un "Chevy" del 58. Lo compró por menos de 200 dólares. Luego lo preparó a fondo. Las portezuelas delanteras van protegidas interiormente por dos gruesas barras en forma de X. En el morro, soldado al guardabarros, va una sólida defensa rectangular, para evitar que la punta del coche penetre en el costado del piloto contrario. Cosa que sucede muy a menudo, a pesar de las precauciones. A 100 kilómetros por hora el morro de un coche se convierte en un penetrante y afilado espolón. Y 100 kilómetros por hora es justamente el promedio de velocidad.

TREINTA VUELTAS MORTALES

Salimos al exterior. La carrera está en su apogeo. Un abollado "Buick" lanza por los aires a un coche "enemigo". Aquí todos son enemigos. Hay que dar treinta vueltas al circuito. Los coches tienen que circular en direcciones opuestas. La colisión llega más pronto o más tarde. El coche "tocado" queda automáticamente eliminado.

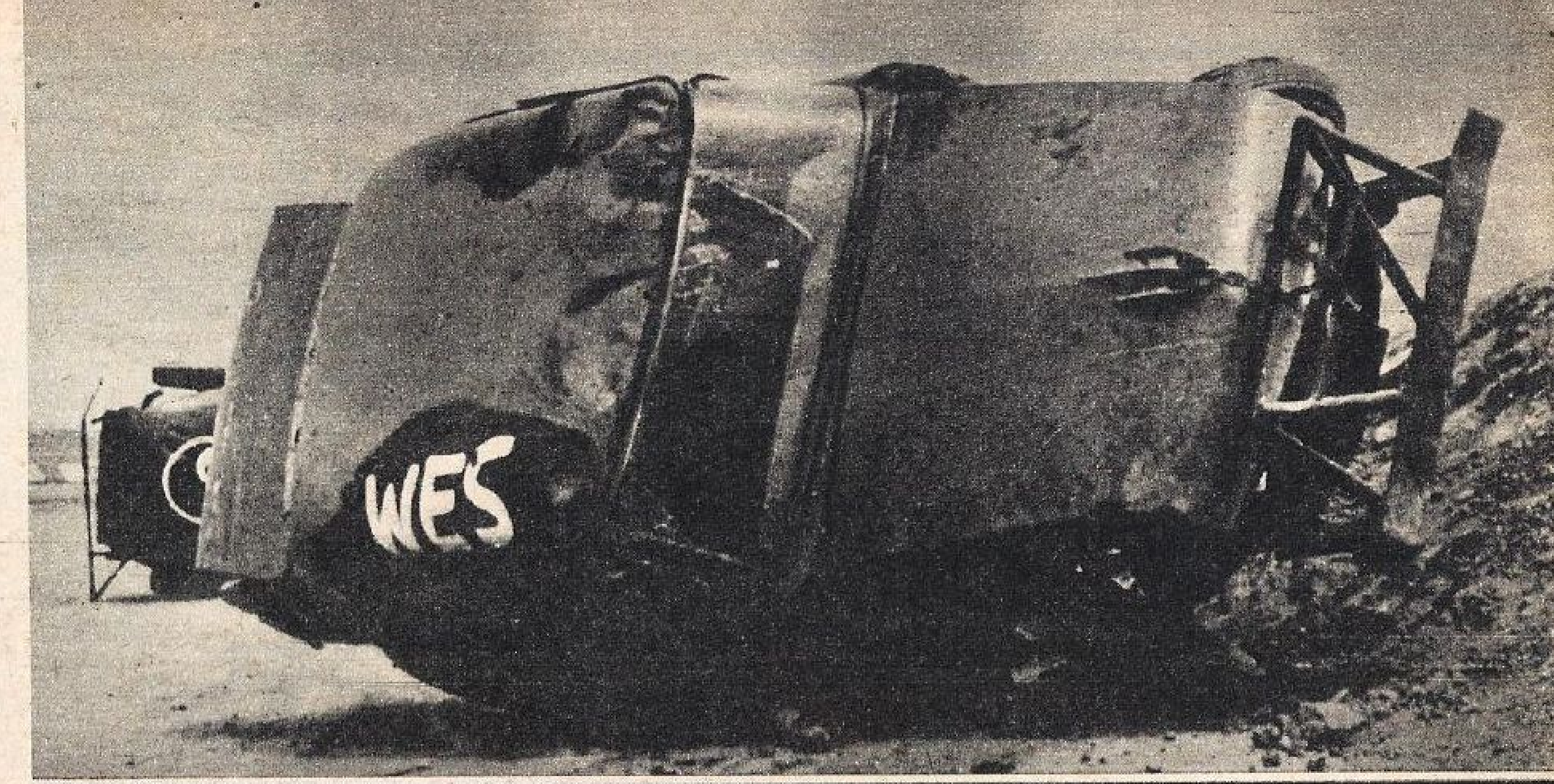
—Va a ganar Henry —masculla Bob a nuestras espaldas. Lleva ventaja. De los veinticinco armatostes con doble carburador que han iniciado la prueba, sólo tres continúan en la pista ahora surcada por miles de huellas de neumáticos.

Como puede suponerse el encontronazo se produce siempre en la intersección a la 8. La rapidez de reflejos del piloto es fundamental. Debe maniobrar con pericia insuperable o se verá revolcado. El público grita, aplaude o silba con entusiasmo. De verdad que es un espectáculo emocionante. Acción y más acción, riesgo, dinero, sangre: los ingredientes ideales para que algo triunfe en los Estados Unidos. Esta singular carrera que se celebra todas las semanas en el estadio más famoso de Gardena, sólo podía haber sido inventada por los americanos.

—Aquí, en California, hay que superarse continuamente para atrer espectadores. Las carreras clásicas ya no interesaban. O inventábamos algo nuevo o el Ascot Stadium se vería obligado a cerrar sus puertas para siempre. Bien, ya hemos dado con lo que necesitábamos. Todo el mundo está encantado. Los pilotos encuentran la nueva forma de correr más atractiva y... mejor remunerada. Además, cualquiera puede participar. No es preciso tener un bólido. Puede utilizar el coche de su abuelo. Claro está, además hace falta valor en dosis muy elevadas.

Estamos de acuerdo con estas palabras de Bob Vigneau, promotor del "Intersection Racing", como se llama la carrera, y vicepresidente de la asociación de pilotos que agrupa a los locos de remate capaces de lanzarse como endemoniados unos contra otros, dentro de un cacharro lleno de mataduras, como los antiguos gladiadores del Coliseo romano. Y encima parecen felices.





Los coches llevan las iniciales de su dueño. Este pertenece al señor Wesley que se estrelló y volcó.



El choque ha sido inevitable. Uno vuelca y el otro no queda bien parado. A veces los accidentes son fatales.

¡Voy!... Y el piloto del primer coche se dispone a embestir al segundo cuando cruza la intersección de la pista en forma de 8.

Después del choque este conductor se dispone a remendar como puede su bólido con una pieza recién adquirida en un "cementerio del automóvil" allí próximo.



ESCASOS ATRACTIVOS TUVO LA REUNION DE MOTOS POR EL PREMIO ANTONIO BLANCO

Pocas situaciones de interés ofreció el programa motociclístico por el "VII Premio Antonio Blanco" disputado en el Autódromo Municipal organizado por el Moto Club Argentino. Se realizaron tres carreras de motos y una de motonetas, y la escasa cantidad de participantes así como también las máquinas que no tenían en su mayoría el límite de la cilindrada restaron mucho brillo a la jornada.

Los resultados generales son los que detallamos:

Clase 50 c.c. abierta fórmula internacional (17km.010,48, ocho vueltas al circuito Nº 5 de 2km.126,31:) 1º, Antonio Ferreras (Demm), 14m.23s.5, a 70km.697 de promedio; 2º, José Saorín (Itomm), 14m.52s.2; 3º, Jorge Radodacho (Demm). 14m.3s7, 6 vueltas.

Clase 100 c.c., standard (21km.263,10, 10 vueltas al circuito Nº 5): 1º, Armando Vivacqua (Zanella), 13m.21s.6, a 95km.492 de promedio; 2º, Domingo Redelico (Zanella), 13m.28s.7; 3º, Alberto Gómez (Tehuelche), 13m.43s.8.

Clase 125 c.c. standard (31km.894,65, 15 vueltas al circuito Nº 5): 1º, Luis G. Arnaiz (Zanella), 17m.59s.4, a 106km.184 de promedio; 2º, Jorge Kissling (Zanella), 18m.6s.1; 3º, Aldo Caldarella (Zanella), 18m.34s.8.

Clase 175 c.c. standard (31km.894,65, 15 vueltas al circuito Nº 5): 1º, Armando Vivacqua (Zanella), 18m.29s.2, a 103km.517 de promedio; 2º, Aldo Caldarella (Zanella), 18m.49s.4; 3º, Horacio Kiernan (F.M.H.). 19m.7s.6; 4º, Fabián González (Ducati), 19m.37s.6; 5º, Osvaldo Guerrero (Gilera), 18m.54s.6, 14 vueltas.

Motonetas clase 150 c.c. (100km.352,30, 38 vueltas al circuito Nº 7 de 2km.640,85); 1º, Jaime A. Enríquez (Vespa), 1h.5m.5s.8, a 82 km.193 de promedio; 2º, Víctor Sabatelli (Vespa), 1h.5m.19s.7, y 3º, Jorge A. Dufau (Vespa), sin tiempo, 1 vuelta.

Motonetas clase 125 c.c.: 1º, José Belverino (Siambretta), 1h.5m.23s.8, 37 vueltas, a un promedio de 76km.514; 2º, Juan D. Vega (Siambretta), 1h.5m.24s.3, 37 vueltas; 3º, Roberto J. Vanetta (Rumi), 1h.6m.6s.5, 36 vueltas; 4º, Osvaldo Meriggi (Lambretta), 1h.6m.9s.8, 36 vueltas; 5º, Juan P. Laskac (Lambretta, 1h.6m.18s.3, 36 vueltas).



La Asamblea de la Deportiva no tuvo el interés esperado. Lo más importante fue tratar sobre el futuro calendario organizando carreras por zonas.

LA expectativa creada en torno de la asamblea anual de la Comisión Automovilística por los distintos temas que debían tratarse en la misma, no tuvo la repercusión que se le asignaba, ya que algunas ponencias de sumo interés no prosperaron y todo quedó prácticamente como estaba antes. Al abrirse el debate se procedió a elegir siete delegados titulares en representación de los clubes organizadores de competencias para Mecánica Nacional, Turismo de Carretera, Turismo Mejorado y otras especialidades, poniéndose luego a votación la constitución del Tribunal de Apelaciones, quedando integrado por los mismos miembros que formaron ese cuerpo hasta ahora. Es decir, ratificando a los señores Borzone, Aráoz, Susin, Alegre y Brasquet. Cumplidos estos actos previos, se pasó de inmediato a tratar las distintas ponencias de los clubes, ocupando en primer término el diálogo de la reunión la solicitud correspondiente al Automóvil Moto Club de Olavarría, que solicitaba la delineación de normas para el reenganche cuando la comisión organizadora de una carrera lo dispusiera. Luego de varias sugerencias y para no perjudicar a quienes han cumplido en forma normal la carrera, quedó establecido que quienes se reenganchen al comienzo de cada etapa, disputando premios aparte a los que se habían estipulado.

Más adelante pasó a reglamentarse la categoría "Mini-Junior" y el Automóvil Club Santa Fe, como así también el Atlético de Rafaela, retiraron sus ponencias referentes a las fórmulas 1 y 2 para presentar oportunamente otra estudiada en forma conjunta. Es decir, que en esta categoría no pasó absolutamente nada. Tampoco prosperaron las ponencias del delegado de Olavarría y el de Balcarce sobre la modificación del actual sistema de puntaje, ya que las mismas fueron retiradas. Este punto debió tener una mejor consideración teniendo en cuenta que los puntos se aplican en todas las carreras y la abundancia de las mismas no contemplan en forma equitativa los valores por distintas causas. Los volantes no pueden participar con tanta asiduidad por razones fáciles de comprender y de allí que la adjudicación no se ajuste a la realidad. Sobre este tema del puntaje, el señor Felipe Sastre y el doctor Horacio Rivarola (h) presentaron un proyecto que fue rechazado. El mismo se basaba en tres carreras mixtas, tres de velocidad pura y tres de montaña para elegir al campeón argentino. Entendemos que esto se ajustaba más a la realidad ya que un campeón debe serlo bajo todos los aspectos, pero lamentablemente no encontró el eco que precisaba y quedó para otra oportunidad. En lo que respecta al Turismo Mejorado, los clubes organizadores tendrán que determinar en lo sucesivo si sus competencias son exclusivamente para automóviles de fabricación nacional, sin que ello signifique la pérdida del puntaje. Es decir, que ahora también estos coches en las competencias podrán adjudicarse puntos, cosa que antes no ocurría.

Por último, llegó la nota más importante y esperada de la Asamblea. La misma se refería a la reglamentación futura para otorgar fechas para T.C. La constante prédica del periodismo y que **ASES Y MOTORES** se enorgullece de haber sido la primera voz que se levantara al respecto, ha surtido el efecto esperado, quedando constituida una comisión integrada por los señores Plini, Vaschetto, Bo, Lapadou, Sueiro, Crespi y Petronio, para que aúnen ideas con las entidades organizadoras de carreras y elaborar luego un proyecto de calendario que divida a los clubes por zonas y cumplir competencias cada 14 días. En principio todos los clubes aceptaron este temperamento, entendiendo que con ello le hacían un bien al automovilismo de ruta y a quienes lo practican, que son los más sacrificados. La realidad la tenemos ante la falta de inscriptos en las últimas carreras.

Por la noche, en el comedor del ACA, se agasajó a los delegados con una cena y en la misma se procedió a la entrega de medallas y diplomas a los campeones y subcampeones de las distintas categorías automovilísticas.

¿QUE COCHE PREFIERE COMPRAR?

Para facilitar la adquisición y elección de un coche usado y para que los interesados tengan una idea aproximada de su costo, damos a continuación el precio de los mismos de acuerdo a informaciones recogidas en distintas agencias hasta el momento del cierre de la presente edición.

Auto-Union, 4 puertas, 1956, $ 260|280.000; 1958, 360|390.000; 1960, 450|470.000; 1961, 460|480.000; 1962, 530|550.000; 1963, 600|610.000; 1964, 650|660.000.

Bergantín 1960, 320|330.000; 1961, 330|360.000; 1962, 6 cilindros, 380|400.000.

Borgward Isabella 1956, 330|360.000; 1957, 360|380.000; 1958, 420|440.000; 1959, 440|460.000; 1961, 510|530.000.

Citroen 11, 1947, 200|210.000; 11, 1948, 200|220.000; 2 CV, 1960, 260|290.000; 1961, 310|330.000; 1962, 330|350.000; 1963, 380|390.000; 1964, 440|450.000.

Chevrolet, 1940, 200|240.000; 1941, 210|250.000, 1942, 220|260.000; 1946, 280|300.000; 1947, 290|320.000; 1951, 430|450.000; 1954, 4 puertas, 460|480.000; 1956, Bel Air, 8 cilindros, 520|570.000; 1957, Bel Air, 6 cilindros, 620|630.000; 1958, Bel Air, 8 cilindros, 740.000; 400, 1962, 750|770.000; 400, 1963, 850|870.000; 1964, 910|930.000; 1964, Super, 970|980.000.

Chrysler 1940, 4 puertas, 160|190.000; 1942, 4 puertas, 170|200.000; 1947, 4 puertas, 6 cilindros, 250|280.000; 1947, 4 puertas, 8 cilindros, 230|250.000; 1951, 4 puertas, 350|380.000.

Di Tella, 1960, 510|530.000; 1961, 550|570.000; 1962, 580|590.000; 1963, 630|645.000; 1964, 690|700.000; Magnette, 1963, 690|710.000; 1964, 790|800.000.

Dodge 1940, 140|160.000; 1942, 160|180.000; 1946, 210|220.000; 1947, 220|230.000; 1951, 290|320.000.

Estanciera 1958, 240|270.000; 1959, 280|310.000; 1960, 300|330.000; 1961, 340|360.000; 1962, 1ª serie, 360|370.000; 1962, 2ª serie, 400|430.000; 1963, 470|490.000; 1964, 550|570.000.

Fiat 600, 1958, 210|230.000; 1100, 1958, 280|310.000; 600, 1960, 240|260.000; 1100, 1960, 410|430.000; 600D, 1961, 280|310.000; 1100, 1961, 450|470.000; 600D, 1962, 320|340.000; 1100, 1962, 490|510.000; 600D, 1963, 380|400.000; 1100, 1963, 500|530.000; 1500, 670|690.000; 600D, 1964, 430|450.000; 1500, 730|750.000.

Ford, 1940, 4 puertas, 210|240.000; 1941, 2 puertas, 190|210.000; 4 puertas, 210|240.000; 1942, 4 puertas, 220|250.000; 1946, 2 puertas, 250|270.000; 1946, 4 puertas, 280|300.000; 1947, 2 puertas, 280.000; 1947, 4 puertas, 280|320.000; 1951, 4 puertas, 360|390.000; 1954, 4 puertas, 400|440.000; Fairlane, 500, 1957, 600|640.000; Falcon, 1962, 720|740.000; 1963, 770|790.000; 1964, 820.000.

Graciela, 1957, 130|145.000; 1959, 140|170.000; 1962, 320|340.000.

Heinkel, 1959, 100|110.000; 1960, 110|130.000.

Isard, 300, 1958, 100|130.000; 300, 1959, 110|130.000; 400, 1960, 130|150.000; 400, 1961, 140|160.000; 700, 1960, 250|270.000; 700, 1961, 280|300.000; 700, 1962, 320|340.000; 700, 1963, 360|370.000.

Isetta, 300, 1958, 80|90.000; 1959, 300, 85|110.000; 1960, 90|115.000.

Jeep, 1957, 150|170.000; 1958, 160|180.000; 1959, 190|210.000; 1960, 220|240.000; 1961, 240|260.000; 1961, carrozado, 260|280.000; 1962, 280|300.000; 1962, carrozado, 300|320.000.

Kaiser Carabela, 1958, 350|360.000; Carabela, 1959, 360|380.000; Carabela, 1960, 390|410.000; Carabela, 1961, 410|430.000; Rambler, 1962, Classic, 600|620.000; Rambler, 1962, Ambassador, 660|680.000; 1963, Classic, 710|730.000; Ambassador, 770|790.000; Classic, 1964, 800|815.000; Ambassador, 900|910.000.

Mercedes Benz, 4 puertas, diesel, 1951, 250|270.000; 170, diesel, 1953, 330|350.000; 170, diesel, 1955, 400|420.000; 180, 1955, 410|430.000; 220-S, 1962, 1.100|1.300.000; 220-S, 1963, 1.500|1.600.000; 220-S, 1964, 1.800|2.000.000.

N.S.U. Prinz, 1960, 190|220.000; 1961, 230|250.000; 1962, 250|270.000; 1963, 300|310.000.

Oldsmobile, 4 puertas, 1940, 130|160.000; 4 puertas, 1941, 150|160.000; 4 puertas, 1942, pesos 170.000; 4 puertas, 1946, 190|220.000; 4 puertas, 1948, 200|230.000; 4 puertas, 1949, 230|260.000; 4 puertas, 1950, 260|290.000; cupé, 1961, 330|360.000; 4 puertas, 1955, 430|450.000.

Peugeot, 403, 1956, 400|420.000; 403, 1957, 420|440.000; 1959, 470|480.000; 403, 1961, 570|590.000; 403, 1962, 590|610.000; 404, 1962, 630|670.000; 403, 1963, 700|720.000; 404, 1963, 820|840.000; 403, 1964, 780|800.000; 404, 1964, 860|880.000.

Renault, 1947, 110|120.000; Dauphine, 1960, 240|270.000; Dauphine, 1961, 280|310.000; Dauphine, 1962, 320|340.000; Gordini, 1962, 380|400.000; Dauphine, 1963, 370|390.000; Gordini, 1963, 450|475.000; Dauphine, 1964, 420|440.000; Gordini, 1964, 510.000; 4L, 1964, 430.000.

Valiant, 1962, 770|790.000; 1963, 840|860.000; 1964, 900|910.000.

Volkswagen, 1951, 250|280.000; 1963, 290|310.000; 1957, 380|400.000; 1958, 430|450.000; 1959, 450|470.000; 1960, 500|520.000; 1961, 530|540.000; 1962, 580|610.000.

Volvo, 4 puertas, 1960, 490|510.000; 1962, 620|640.000.

EN CARLOS CASARES EL CLISE VOLVIO A IMPRIMIR EL MISMO NOMBRE: CUPEIRO



El "Chevytú" de Cupeiro, que este año parece imbatible, corre serenamente en el último circuito que lo llevó al triunfo.

LA tercera Vuelta Ciudad Carlos Casares volvió a bajarle la bandera a cuadros indicando su triunfo al "Chevytú" de Jorge Cupeiro. Esto ya resulta un estribillo demasiado popular como para seguir gastando conceptos tobre esta máquina de Froilán González y que mecánicamente cuidan los hermanos Bellavigna. Se sabía en la víspera de la carrera que un técnico iba a revisar especialmente el coche de Cupeiro al finalizar la competencia, ya que se tenía entendido que había en la misma algo "al margen" del reglamento. Se hablaba de la tapa de cilindros, asegurándose que la misma era de procedencia italiana, es decir que no pertenecía al coche de fábrica o en su reemplazo, de fabricación nacional. Quedó por lo tanto una especie de suspenso sobre la suerte que correría el destino de un resultado si se comprobaba esa anomalía, pero una vez revisado el coche pudo comprobarse que todo estaba en regla y no pasó de una falsa alarma.

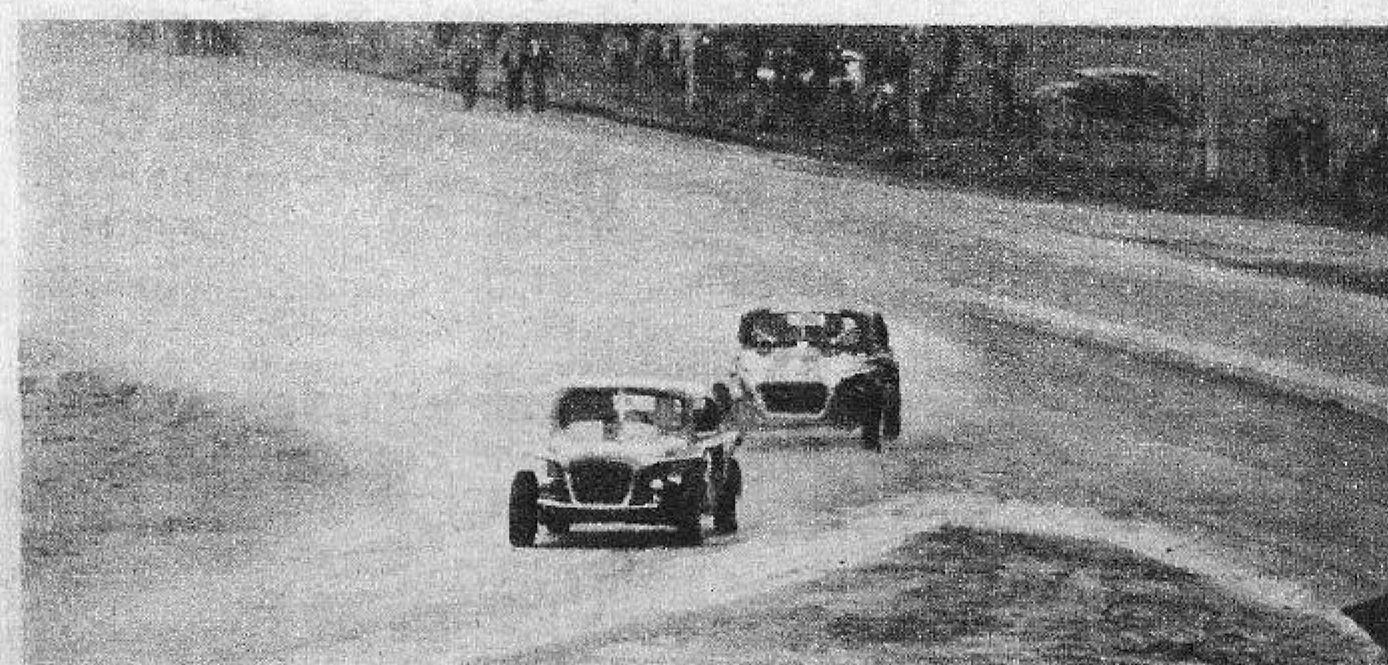
DUEÑO ABSOLUTO

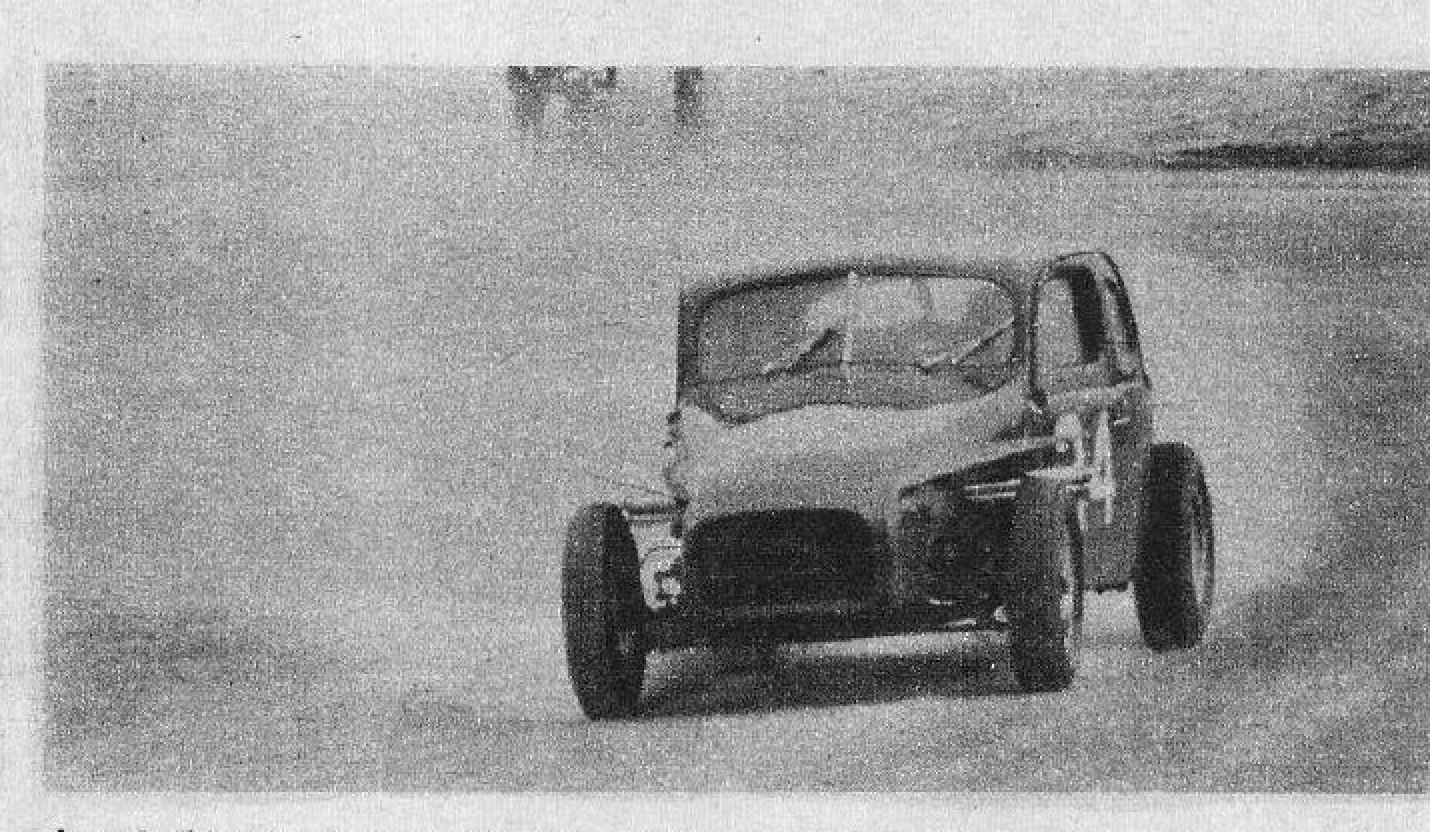
De entrada no más el "Chevytú" fue dueño absoluto de la situación y dentro de la violencia de las acciones se lo vio dejar atrás en menos de tres kilómetros a Bordeu y Pairetti para pasar a comandar el lote en el camino y por tiempo. Poco después, y antes de cumplirse 50 kilómetros de carrera, abandonó Pairetti haciéndolo casi de inmediato también Gougy. Carlos Loeffel, que había partido en séptimo lugar, dejó atrás a Cordonnier y Di Palma colocándose tercero, en tanto que Atilio Rienzi que reaparecía tras larga ausencia con un coche totalmente nuevo y equipado con un motor F-100, se retrasaba considerablemente al no conseguir un rendimiento adecuado a su máquina. Por su parte, Di Palma, que antes de largar debió cambiar una tapa de cilindro que gentilmente le facilitó Rubén Roux, pedía aceite a cada paso, dando la sensación que le sería imposible continuar la carrera.

La intensidad de la lucha no decaía y si Cupeiro en los primeros 100 kilómetros había llevado el promedio a 216 por hora, los que venían atrás forzaban las acciones y Alcuaz superó en el camino 13 máquinas, en tanto que J. C. Perkins dejaba 10 atrás. Poco después Cordonnier al notar baja presión de aceite, optó por abandonar la competencia. Mientras Cupeiro se afirmaba en la punta, la lucha entablada por el segundo puesto entre Loeffel y J. M. Bordeu era sencillamente dramática. Al paso por Bolívar Bordeu superó a Loeffel en el camino y poco kilómetros más adelante, éste volvió a recuperar esa posición en forma espectacular. Pero el esfuerzo hizo mella en la máquina de Loeffel que comenzó a perder velocidad, siendo superado por Ríos antes de llegar a Cadret.

Al finalizar el primero de los tres circuitos, Cupeiro le llevaba 2'24"2/5 a Juan Manuel Bordeu y 3'07"3/5 a Armando J. Ríos. Seguían a estos en orden de cita, J. C. Perkins, Tempone, Cottet, Roux, Everto Rodríguez, Galbatto y Loeffel. El crédito local Rafael Baldres había desertado ya, en tanto que se retrasaban Alcuaz y Armella, ambos con dificultades en sus máquinas.

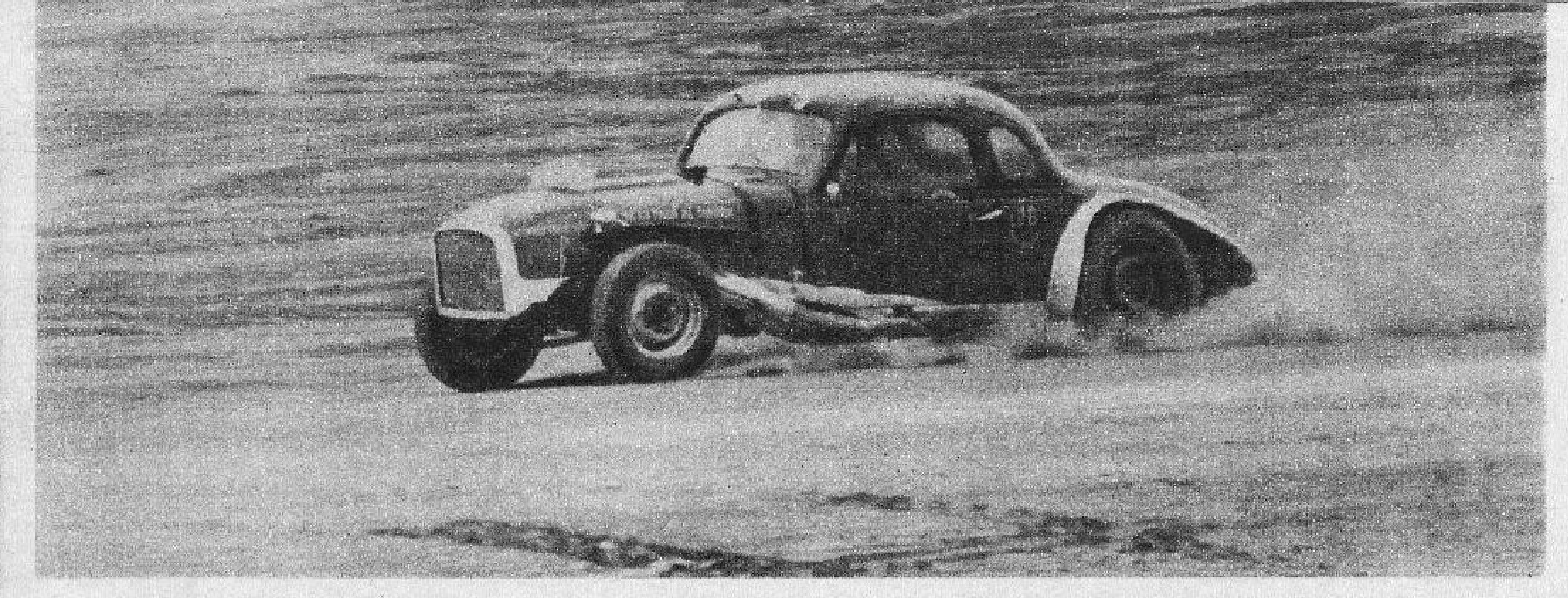
En el segundo circuito repuntó Loeffel para colocarse en determinado momento en el cuarto lugar, pero antes de completar la vuelta retornaron los inconvenientes y se vio obligado a abandonar, cosa que ya había hecho también Di Palma al terminar el primero. El único que amenazaba a Cupeiro era Bordeu, pero era evidente que aquél graduaba el tren de carrera de acuerdo a las exigencias de la misma. Fue así que de pronto Bordeu achicaba la diferencia, pero que de inmediato el puntero volvía a aumentar la misma, sobre todo cuando entraba en el asfalto. Al cumplirse el segundo circuito la ventaja de Cupeiro sobre Bordeu era de 3'14" y con relación a Ríos, ubicado tercero, era de 6'35". Los puestos inmediatos pero más distanciados, los ocupaban Tempone, Cottet, Roux y Rodríguez. No se produjo ninguna variante en el último circuito que perdió todo interés ya que Cupeiro, con la victoria asegurada, no forzó la máquina permitiendo que Bordeu descontara segundo a segundo una buena parte de la ventaja, pero sin que peligrara en ningún momento la chance definida de "Chevytú".


Pairetti y Bordeu, al comienzo de la prueba en Carlos Casares, sostuvieron un emocionante duelo. Casi de inmediato Pairetti debió abandonar por fallas mecánicas.


Angel Rienzi reapareció con coche nuevo, pero sin poder conseguir la velocidad que esperaba. Al final se colocó bien en estimable repunte.

Detalles de la carrera

La Tercera Vuelta Ciudad de Carlos Casares se disputó sobre 3 vueltas a un circuito mixto de 230,270 kilómetros para totalizar 690,810 de carrera. Se inscribieron 55 volantes, pero solamente participaron 39 ya que no largaron, Alzaga, Polinori, Faustino, Scally, Gamalero, el chileno Jara, Exertier, Serra Lima (h), Meli, Flores, Vaz de Castro, Eterovich, Arosa, Gertsner, Lococo y Pereira.



Armando J. Ríos anduvo fuerte en Carlos Casares. Varias detenciones lo relegaron un poco, pero su actuación fue pareja, ya que fue tercero en las dos primeras vueltas logrando la misma colocación final.

SINTESIS DE LA CARRERA

La síntesis de la competencia de Carlos Casares, con la clasificación en cada circuito y la posición final, es la que detallamos a continuación.

(PRIMER CIRCUITO)

1º	Jorge Cupeiro	1h.14'54"
2º	Juan Manuel Bordeu	1h.17'19"
3º	Armando J. Ríos	1h.18'02"
4º	Juan Carlos Perkins	1h.20'21"
5º	Antonio Tempone	1h.20'58"
6º	Raúl Cottet	1h.21'24"
7º	Carmelo Galbato	1h.22'39"

El promedio: 184,403 kilómetros.

(SEGUNDO CIRCUITO)

1º	Jorge Cupeiro	2h.33'22"
2º	Juan Manuel Bordeu	2h.36'36"
3º	Armando J. Ríos	2h.39'57"
4º	Juan Carlos Perkins	2h.42'58"
5º	Ernesto Rodríguez	2h.43'37"
6º	Antonio Tempone	2h.44'06"
7º	Raúl Cottet	2h.45'07"

El promedio: 180,179 kilómetros.

(CLASIFICACION FINAL)

1º	3	Jorge Cupeiro	3h.54' 4"4/5	
2º	2	J. M. Bordeu	3h.56'59"1/5	2'54"2/5
3º	13	A. J. Ríos	4h. 3'30"2/5	9'25"3/5
4º	11	A. Tempone	4h. 7' 4"1/5	12'59"2/5
5º	24	A. T. Rienzi	4h. 7'21"1/5	13'16"2/5
6º	15	Raúl Cottet	4h.10' 1"4/5	14'57"
7º	14	E. Rodríguez	4h.10' 3"4/5	14'59"
8º	10	Rubén Roux	4h.15' 7"	21' 2"1/5
9º	18	J. Luluaga	4h.18'37"3/5	24'32"4/5
10º	33	L. J. Villa	4h.19'44"1/5	25'39"2/5
11º	31	H. Marcellino	4h.33'27"4/5	39'23"
12º	25	F. Martore	4h.35' 7"	41'02"1/5
13º	22	M. Feijóo	4h.39'21"1/5	45'16"2/5
14º	43	F. D'Alessio	4h.44' 1/5	49'55"2/5

Promedio general: 177,070.

En la categoría "no" ganadores, se clasificó primero, Antonio Tempone, segundo Angel T. Rienzi y tercero, Raúl Cottet.

(ANTECEDENTES)

Esta competencia se disputó por primera vez en 1961 y su vencedor fue Oscar Cabalén que empleó un tiempo de 4h.26'12"4/5 y un promedio de 155,704 kilómetros. La segunda vez se corrió en 1964 imponiéndose Juan Manuel Bordeu en 3h.42'20"4/5 y su promedio fue de 163,751 kilómetros horarios.

PUNTAJE

CARLOS CASARES
19ª carrera 25/7/65

EMILIOZZI	66
CUPEIRO	63
ALZAGA	29
CORDONNIER	28
PAIRETTI	24
LOEFFEL	21
GIMENO	21
CHABERT	19
CASA	15,5
CIANI	15
ESTEFANO	12
VIALE	10
DI PALMA	10
BORDEU J. M.	10
GOUGY	7
MANZANO	7

Parece que se va a llevar por delante las alambradas, pero Cupeiro virará en ángulo cerrado hacia la izquierda ya seguro de su triunfo en General Pico. Era la última vuelta de las cuatro que completaban la competencia.

CUPEIRO, UN PORTEÑO EN LA PAMPA...

INDISCUTIBLEMENTE, mientras el "Chevytú" no sufra inconvenientes y llegue al final de una carrera, resultará sumamente difícil arrebatarle el triunfo. De allí esta serie de victorias que lo han colocado a su conductor, Jorge Cupeiro, en situación de arrebatarle la corona de campeón a Dante Emiliozzi, si es que el hombre de Olavarría no se decide a tomar una decisión heroica. Tenemos la sensación que ya los hermanos Bellavigna le han encontrado el punto exacto al coche de Froilán González, y entonces no sorprende a nadie esta sucesión de triunfos.

En la Primera Vuelta Ciudad de General Pico el "Chevytú" repitió el conocido monólogo del camino, graduando a su manera el tren de marcha, cuidándose de sus perseguidores, pero sin arriesgar demasiado porque no hacía falta. Había dos máquinas capaces de exigirlo a fondo: una, el Valiant de Hugo Gimeno, que después demostró que no tenía la velocidad del "Chevy", y sin dejar de acosarlo cuidó su segundo puesto, y Carlos A. Pairetti, que con el coche que le compró a comienzos de este año a "Larry", se vio obligado a abandonar con problemas en los pistones.

Jorge Cupeiro se encontró así dueño de la situación cuando apenas se habían corrido 100 kilómetros de la primera vuelta, limitándose los demás a un simple acompañamiento, donde se destacaron, en ese terreno, el citado Hugo Gimeno, Raúl Cottet y Armando J. Ríos, que se clasificaron al final en ese orden.

No faltaron, sin embargo, situaciones de interés en el propósito de persecución, ya que a todos, y como es lógico, les quedaba la esperanza que el "Chevy" sufriría algún desperfecto mecánico y así el papel de escolta fue cambiando de protagonista, siendo Roux quien lo seguía al finalizar el primer circuito para luego corresponderle esa posición a Luis di Palma al comenzar el segundo por detención de Roux. Más adelante fue Gimeno el perseguidor, que se mantuvo hasta el final, acosado por Cottet y Ríos, que tras algunos inconvenientes pudo ubicarse nuevamente en carrera.



Al abandonar Carlos A. Pairetti, quedaba Hugo Gimeno como el más enconado y peligroso rival de Cupeiro. Pero había diferencia en velocidad de máquina y debió conformarse el mendocino con su papel de escolta.

EL "CHEVY" CONTINUA SEÑALANDO EL FUTURO PARA EL TC



El coche de Armando J. Ríos a punto de "levantar vuelo" como un jet. Luego de algunos inconvenientes corrió fuerte, logrando al final el cuarto puesto.

SINTESIS DE LA PRUEBA

La primera Vuelta Ciudad de General Pico se disputó sobre cuatro vueltas a un circuito mixto de 144 kilómetros para totalizar 576 kilómetros de carrera. La clasificación parcial y final de los volantes fue la siguiente:

PRIMER CIRCUITO

1º, Cupeiro, 48m.18s.1|5, a un promedio de 178km.862; 2º, Roux, 48m.50s.; 3º, Di Palma, 50m.9s.4|5; 4º, Gimeno, 50m. 29s.1|5; 5º, Perkins, 52m.37s.

SEGUNDO CIRCUITO

1º, Cupeiro, 1h.40m.14s.2|5, a un promedio de 172km.353; 2º, Gimeno, 1h.43m.23s.4|5; 3º, Perkins, 1h.45m.22s.1|5; 4º, Cottet, 1h.48m.10s.3|5; 5º, Ríos, 1h.49m.3s.3|5, y 6º, Di Palma, 1h. 49m.22s.

TERCER CIRCUITO

1º, Cupeiro, 2h.34m.34s.2|5, a un promedio de 167km.687; 2º, Perkins, 2h.38m.50s.; 3º, Gimeno, 2h.39m.40s.; 4º, Cottet, 2h.43m.24s.; 5º, Ríos, 2h.44m.9s., y 6º, Di Palma, 2h.46m.19s.

POSICION FINAL

1º, Jorge Cupeiro, 3h.30m.55s.2|5, a un promedio de 163 kilómetros 851 por hora; 2º, Hugo A. Gimeno, 3h.37m.43s.2|5; 3º, Raúl Cottet, 3h.38m.33s.; 4º, Armando J. Ríos, 3h.40m.55s. 1|5; 5º, Erverto Rodríguez, 3h.43m.37s.; 6º, Luis Di Palma, 3h.48m.11s.1|5; 7º, Juan C. Perkins, 3h.50m.44s.; 8º, Félix A. Peduzzi, 3h.57m.5s.1|5; 9º, Aníbal Muñoz, 4h.26s.3|5; 10º, Delio Nardini, 4h.5m.40s.3|5, y 11º, Nello Marsili, 4h.9m.5s.



Everto Rodríguez entra en una curva "mordiendo" el poste del alambre. Por momentos discutió los primeros puestos.

Oscar Cordonnier en el cruce de un puente. La amplia ventaja que llevaba en la primera etapa restó brillo a la segunda, ya que no tuvo necesidad de apurar las acciones.

OSCAR CORDONNIER FUE DE TURISTA A CUYO



ESTA pretendida resurrección de la Vuelta de Cuyo, que no se corría desde 1951, ha sido indudablemente un "fiasco" mayúsculo, no por la organización entusiasta que precedió a la misma, sino por el resultado deportivo que ratifica nuestro viejo criterio que no se puede correr todos los domingos. Si reducido fue el lote en la largada de la primera etapa —se corrió en dos— con Juan Manuel Bordeu al frente de los dieciséis competidores que se presentaron, más desastroso fue el final de la segunda y última, con cuatro volantes llegando a la meta y un ganador —Cordonnier— que vino prácticamente en franco tren de turismo. Lástima grande, porque los organizadores no habían escatimado esfuerzos financieros para que el éxito se mostrara más sonriente con ellos. Pero vayamos a la carrera en sí. La primera etapa se inició con una hora de retraso debido a la intensa niebla que dificultaba la visibilidad. Sin embargo, se tuvo la sensación, pese al reducido lote de participantes, que la lucha se dramatizaría por cuanto no teniendo en cuenta esa circunstancia de la niebla los volantes se largaron a la ruta con todo y la posesión del puesto de vanguardia ofreció alternativas de suspenso al cambiar continuamente de dueño.

En Río V se registró esta pasada de Nasif Estéfano, que piloteando un Volvo, inferior en potencia a las otras máquinas de TC. logró clasificarse segundo.

Y ese fue precisamente el mal de muchos que favoreció a unos pocos, ya que comenzaron las secuencias de abandonos que empalideció el final de la etapa para oscurecer después totalmente la carrera.

Los más impetuosos se fueron quedando, y aquellos que optaron por conservar coche y llegar no ofrecieron situaciones especiales y todo se desarrolló en un ritmo casi sin matices en la segunda mitad del primer tramo. A pocos kilómetros de la partida volcó Héctor Rey sin consecuencias personales ni para él ni su acompañante, y al llegar a Saladillo, Manzano comenzó a exigir de firme a Juan M. Bordeu, que era puntero, formando un cerrado lote de avanzada con Alzaga, Di Palma, Gimeno y Cordonnier. La arremetida de Manzano dio sus frutos al llegar a Villa Mercedes, donde se efectuó la primera neutralización, ya que allí era puntero con 1'59" de ventaja sobre Bordeu.

Pero nuevamente logró Bordeu encabezar el pelotón cuando a poco de reanudar la marcha, en la localidad El Durazno, volcó José Manzano, debiendo regresar a Villa Mercedes, donde perdió una hora y 3 minutos para reparar desperfectos y volver a la lucha. Mientras tanto Cordonnier venía arrimando poco a poco, estando segundo en General Alvear, pero a 10 minutos del puntero y superando por dos y fracción a Gimeno, que estaba tercero, pero posteriormente, poco antes de San Rafael, en la localidad Las Malvinas, Bordeu se detuvo para abandonar al no poder subsanar los inconve-

Una carrera que iniciaron 16 volantes y solamente 4 pudieron llegar a la meta



José Manzano, gran animador en el comienzo de la segunda etapa, registra su paso unos kilómetros antes de su abandono, cuando disputaba metro a metro el primer puesto.

nientes de su motor, y Cordonnier quedó solo al frente sin problema ninguno, por cuanto también Gimeno, que era el rival más próximo, desertó unos kilómetros más allá de donde lo había hecho Bordeu. Ya anteriormente habían abandonado también la competencia en el tramo entre Buena Esperanza y General Alvear, Rodolfo Alzaga, por rotura de radiador, y Luis Di Palma, por dificultades en las bielas. Ya la etapa había perdido todo interés, ya que Tarducci, segundo de Cordonnier, estaba a más de 20' de diferencia y nada podía hacer para dar un vuelco a la situación, prácticamente definida.

La clasificación de la etapa fue la siguiente:

1º, Oscar Cordonnier, 5h.47m.22s. 1|5, a un promedio de 147km.870; 2º, Mario Tarducci, 6h.11m.39s.; 3º, José Manzano, 6h.13m.59s.; 4º, Raúl Chabert, 6h.48m.1s.; 5º, Nasif Estéfano, 6h.52m.30s.; 6º, Carmelo Galbato, 6h.56m.13s.; 7º, José Maimone, 7h.33m.7s., y 8º, Jorge Flores, 8h.23m.20s.

LA SEGUNDA ETAPA

El primer tramo se había corrido entre San Luis y Luján de Cuyo sobre un recorrido de 856 kms.508 metros, y al día siguiente se disputó el segundo entre Luján de Cuyo y San Luis, que fue de 908kms.595 metros para totalizar 1764,595 kilómetros de carrera. Solamente nueve competidores quedaban en carrera, y para colmo de males Flores, que tenía inconvenientes en la bomba de aceite, apenas le dieron la señal de partida se detuvo para tratar de acondicionarla.

Cordonnier, graduando su tren de marcha y especulando con su amplia ventaja, dejó que los otros quemaran sus últimos cartuchos, convirtiéndose entonces José Manzano en el animador de la etapa, secundado por Carmelo Galbatto, que, pese a los problemas que ofrecía su máquina, era un enconado perseguidor del puntero. En tercer término en la etapa marchaba Cordonnier a la expectativa. Poco después de Uspallata debió detenerse Manzano, perdiendo valiosos minutos para detenerse nuevamente poco antes de Barrial, circunstancia que aprovechó Cordonnier para ubicarse primero en el camino.

En la clasificación era puntero Galbato en Calingasta con 1'34" sobre Manzano y 2'15" con relación a Cordonnier. Pero a medida que se sucedían los kilómetros, Cordonnier fue escalando posiciones en tiempo superando a Galbatto y Manzano, pero en Rodeo, Galbatto volvió a puntear en la clasificación para pasar al frente también en la ruta en el cruce de Jachal. Mientras tanto Nasif Estéfano, con máquina inferior a sus rivales, no solo se mantenía en carrera sino que participaba firmemente en la lucha.

Dejando atrás el camino montañoso llegaron a San Juan, a 592km.740 de la partida, donde se efectuó una neutralización de 30 minutos.

Galbato empleó hasta San Juan 5h.35m.59s., con un promedio de 105km.851. Segundo fue Estéfano con 5h.52m.45s. y tercero Cordonnier en 5h.55m.5s.

Aprovechando los desperfectos del coche de Cordonnier, Carmelo Galbato salió en los 305km.768 de carrera a buscar también ganar la clasificación general. Pero después de El Encón debió abandonar por rotura de un palier.

Esta circunstancia y el atraso de Estéfano permitió a Cordonnier volver a ser el puntero en la ruta y en la clasificación, llegando victorioso a San Luis.

CLASIFICACION

1º, Oscar Cordonnier, 7h.52m.25s.; 2º, Nasif Estéfano, 7h.57m.28s.; 3º, Raúl Chabert, 8h.41m.57s., y 4º, José Maimone, 8h.45m.50s.

CLASIFICACION GENERAL

1º, Oscar Cordonnier (Chevrolet), 13h.39m.47s.; 2º, Nasif Estéfano (Volvo), 14h.51m.58s.; 3º, Raúl Chabert (Ford), 15h.29m.58s., y 4º, José Maimone (Ford), 16h.18m.57s.



En plena zona montañosa, en el lugar denominado Cerro Negro, pasa Raúl Chabert, que se clasificó cuarto en la primera etapa y tercero en la general. Chabert cumplió una actuación pareja en los dos tramos.

Otro paso de la competencia de Cuyo que no tuvo repercusión alguna. Este es Maimone, uno de los cuatro que finalizaron la carrera.



EDUARDO EMILIO D'AGOSTINO PRESENTA...

SUS TRANSMISIONES PARA 1965

GRANDES PREMIOS ANUALES
Del 19 al 31 de Octubre
9° Gran Premio Internacional de Turismo
Del 25 de Noviembre al 5 de Diciembre
43° Gran Premio Argentino de Turismo Carretero

AUDICION DIARIA
De lunes a sabados, de 19 a 19,25 hrs.

AGOSTO

1	Vuelta de Chacabuco
8	Vuelta de Salto
15	Vuelta de Pehuajó
22	Vuelta de Rojas
29	Mar y Sierras

SEPTIEMBRE

5	Vuelta de Nueve de Julio
12	Vuelta de Olavarría
19	Circuito de San Nicolás
26	Vuelta de Rufino

OCTUBRE

3	Vuelta de Tres Arroyos
10	Vuelta de Mercedes
17	Vuelta de Junín (Buenos Aires)
24	Circuito de Rafaela - 500 Millas Argentinas
31	Vuelta de San Antonio de Areco

NOVIEMBRE

7	1.000 Millas Argentinas
14	Vuelta de Tandil

DICIEMBRE

12	Mar del Plata Automóvil Club
13	Vuelta de Bahia Blanca



COLABORADORES

ALBERTO BORELLO	OSVALDO AGUILAR
NIARCO CARDONA	HECTOR NAVONE
JORGE MILICICH	PEDRO TRAD
FIDEL BLANDI	RAUL TAMARO
TITO CASARES	JUAN ERESKY
"MANDY" BRAUMULLER	ALBERTO E. ROMERO
ANTONIO A. SPINELLI	PEDRO OMAR LOPEZ
RODOLFO SAINZ	JUAN C. MERIGONE
OSVALDO NARCISI	OSCAR DE BERNARDO
ISIDRO BONAC	DANIEL ASBORNO
NORMANDO LAVAYEN	LUIS R. VASQUEZ
MANUEL AICINER	HORACIO CASTIÑEIRAS
CARLOS SOTULLO	ARTURO GUERRERO
NICOLAS TUDOR	RICHARD SMITH

LARREA 52 - 1er PISO T. 47-3254 47-3137



ROSTROS PARA EL RECUERDO:

ALBERTO ASCARI

PUNTAJE PARA EL CAMPEONATO

CORDOBA
(1ª carrera 6/1/65)

Pairetti	9
Ciani	6
Bertolotto	3
Ríos	1

CORDOBA
(2ª carrera 16 y 17/1/65)

Pairetti	18
Ciani	6
Cordonnier	6
Bertolotto	6
Ríos	1
Chabert	1

FIRMAT
(3ª carrera 21/2/65)

Pairetti	18
Emiliozzi	9
Ciani	6
Cordonnier	6
Bertolotto	6
Di Palma	6
Cupeiro	3
Ríos	1
Chabert	1
"Sandokan II"	1

AUTODROMO
(4ª carrera 13/3/65)

Pairetti	18
Emiliozzi	9
Di Palma	6
Ciani	6
Cordonnier	6
Bertolotto	6
Cupeiro	6
Sergio	2
Ríos	1,5
Chabert	1
"Sandokan II"	1
Domínguez	1

DOS OCEANOS
(5ª carrera 17 a 27/3/65)

Emiliozzi	39
Alzaga	26
Pairetti	18
Viale del Carril	10
Bertolotto	6,5
Ciani	6
Di Palma	6
Cordonnier	6
Cupeiro	6
Chabert	6
Bordeu	4
Loeffel	3
Sergio	2
Jara	2
Caparrós	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1

HUGHES
(6ª carrera 17 y 18/4/65)

Emiliozzi	39
Alzaga	39
Pairetti	18
Loeffel	12
Viale del Carril	10
Bertolotto	6,5
Casá	6,5
Ciani	6
Cordonnier	6
Di Palma	6
Cupeiro	6
Chabert	6
Bordeu	4
Gimeno	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1,5
Domínguez	1
Aloé	1

NECOCHEA
(7ª carrera 25/4/65)

Emiliozzi	48
Alzaga	20
Pairetti	18
Loeffel	12
Viale del Carril	10
Cordonnier	9
Bertolotto	6,5
Casá	6,5
Ciani	6
Di Palma	6
Cupeiro	6
Chabert	6
Gougy	6
Bordeu	4
Gimeno	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1
Domínguez	1
Aloé	1
Faustino	1

LA PAMPA
(8ª carrera 2/5/65)

Emiliozzi	48
Alzaga	23
Pairetti	18
Casá	15,5
Loeffel	12
Viale del Carril	10
Cordonnier	10
Bertolotto	6
Bertolotto	6,5
Ciani	6
Di Palma	6
Cupeiro	6
Chabert	6
Gougy	6
Manzano	6
Bordeu	4
Gimeno	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1
Domínguez	1
Aloé	1
Faustino	1

PERGAMINO
(9ª carrera 9/5/65)

Emiliozzi	54
Alzaga	23
Pairetti	18
Casá	15,5
Cupeiro	15
Loeffel	12
Viale del Carril	10
Cordonnier	10
Gimeno	7
Gougy	7
Bertolotto	6,5
Ciani	6
Di Palma	6
Chabert	6
Manzano	6
Bordeu	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1
Domínguez	1
Aloé	1
Faustino	1

ENSENADA
(10ª carrera 16/5/65)

Emiliozzi	54
Alzaga	29
Loeffel	21
Pairetti	18
Casá	15,5
Cupeiro	15
Viale del Carril	10
Cordonnier	10
Gimeno	10
Gougy	7
Di Palma	7
Bertolotto	6,5
Ciani	6
Chabert	6
Manzano	6
Bordeu	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1
Domínguez	1
Aloé	1
Faustino	1

VUELTA DE SANTA FE
11ª carrera 23/5/65)

Emiliozzi	60
Alzaga	29
Loeffel	21
Pairetti	18
Casá	15,5
Cupeiro	15
Ciani	15
Viale del Carril	10
Cordonnier	10
Gimeno	10
Gougy	7
Di Palma	7
Bertolotto	6,5
Chabert	6
Manzano	6
Bordeu	4
"Sandokan II"	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
Galbato	1,5
Domínguez	1
Aloé	1
Faustino	1

ARRECIFES
(12ª carrera 30/5/65)

Emiliozzi	60
Alzaga	29
Pairetti	24
Cupeiro	24
Loeffel	21
Casá	15,5
Ciani	15
Viale del Carril	10
Cordonnier	10
Gimeno	10
Di Palma	10
Gougy	7
Bertolotto	6,5
Chabert	6
Manzano	6
Bordeu	4
"Sandokan II"	4
Rodríguez	3
Ríos	2,5
Sergio	2
Galbato	1,5
Domínguez	1
Aloé	1
Faustino	1

AUTODROMO
(13ª carrera 6/6/65)

Emiliozzi	60
Alzaga	29
Cupeiro	27
Pairetti	24
Loeffel	21
Casá	15,5
Ciani	15
Gimeno	12
Viale del Carril	10
Cordonnier	10
Di Palma	10
Gougy	7
Bertolotto	6,5
Chabert	6
Manzano	6
"Sandokan II"	4,5
Bordeu	4
Rodríguez	3
Ríos	2,5
Sergio	2
Domínguez	2
Galbato	1,5
Aloé	1
Faustino	1

BAHIA BLANCA
(14ª carrera 13/6/65)

Emiliozzi	66
Cupeiro	36
Alzaga	29
Pairetti	24
Loeffel	21
Casá	15,5
Ciani	15
Gimeno	12
Viale	10
Cordonnier	10
Di Palma	10
Gougy	7
Chabert	7
Bertolotto	6,5
Manzano	6
"Sandokan II"	4,5
Bordeu J. M.	4
Rodríguez E.	3
Bordeu, T.	3
Ríos	2,5
Sergio	2
Domínguez	2
Galbato	1,5
Aloé	1
Faustino	1

SAN FRANCISCO
(15ª carrera 20/6/65)

Emiliozzi	66
Cupeiro	45
Alzaga	29
Pairetti	24
Loeffel	21
Casá	15,5
Ciani	15
Chabert	13
Gimeno	12
Viale	10
Cordonnier	10
Di Palma	10
Gougy	7
Bertolotto	6,5
Manzano	6
"Sandokan II"	4,5
Bordeu, J. M.	4
Rodríguez, E.	3
Bordeu, T.	3
Tarducci	3
Ríos	2,5
Galbato	2,5
Sergio	2
Domínguez	2
Aloé	1
Faustino	1

VUELTA DE CORDOBA
(16ª carrera 4/7/65)

Emiliozzi	66
Cupeiro	45
Alzaga	29
Pairetti	24
Loeffel	21
Casá	15,5
Gimeno	15
Chabert	15
Viale	13
Cordonnier	10
Di Palma	10
Gougy	7
Bertolotto	6,5
Manzano	6
"Sandokan II"	4,5
Bordeu, J. M.	4
Domínguez	4
Rodríguez, E.	3
Bordeu, T.	3
Tarducci	3
Ríos	2,5
Galbato	2,5
Sergio	2
Aloé	1
Faustino	1
Peduzzi	1
Perkins, G.	0,5

VUELTA DE CUYO
(17ª carrera 9 y 11/7/65)

Emiliozzi	66
Cupeiro	45
Alzaga	29
Cordonnier	28
Pairetti	24
Loeffel	21
Chabert	19
Casá	15,5
Ciani	15
Gimeno	15
Estéfano	12
Viale	10
Di Palma	10
Gougy	7
Manzano	7
Bertolotto	6,5
Tarducci	5
"Sandokan II"	4,5
Bordeu, J. M.	4
Domínguez	4
Rodríguez, E.	3
Bordeu, T.	3
Maimone	3
Ríos	2,5
Galbato	2,5
Sergio	2
Aloé	1
Faustino	1
Peduzzi	1
Perkins, G.	0,5

VUELTA DE Gral. PICO
(18ª carrera 18/7/65)

Emiliozzi	66
Cupeiro	54
Alzaga	29
Cordonnier	28
Pairetti	24
Loeffel	21
Gimeno	21
Chabert	19
Casá	15,5
Ciani	15
Estéfano	12
Viale	10
Di Palma	10
Gougy	7
Manzano	7
Bertolotto	6,5
Tarducci	5
"Sandokan II"	4,5
Bordeu, J. M.	4
Domínguez	4
Ríos	3,5
Rodríguez, E.	3
Bordeu, T.	3
Maimone	3
Cottet	3
Galbato	2,5
Sergio	2
Aloé	1
Faustino	1
Peduzzi	1
Perkins, G.	0,5



de
qué
mundo
viene..?

HEMISUR

DE ESTE!..



EL MUNDO

AUTOMOTOR

El Carbon en las Camaras de Explosion

GALVANOQUIMICA

VENTAJAS FIAT PERU

1965

RAFAEL PEREZ ROLDAN

ADOPTADOS

PERFECT CIRCLE

RIVER MOTORS

Lea los **miércoles**

SECCION AUTOMOTOR **en diario**

EL MUNDO

se lo sirve todo... de una ojeada!

UN NOMBRE CON MARQUESINA PROPIA: LO LLAMABAN POLENTA

Es una nota de
MARIO A. F. DE VITIS



Riganti con otras dos grandes figuras de su época: Blanco y Gaudino.

En todos los rubros que conforman el diario quehacer en la vida, hay siempre quienes asoman al consenso público como privilegiados o elegidos por una diosa especial para sobresalir del común denominador. Ya sea por simpatía contagiosa, por modismos llamativos, por excentricidades o por cualquier otro motivo que señale un algo distinto especial.

Desde luego que el deporte es venero inagotable en la materia. Las distintas disciplinas que componen su acervo es mina inagotable de la que fluye el material extraordinario para señalar a los elegidos. Así, en fútbol hemos tenido figuras de relieve insospechado como Olazar, los hermanos Brown, Isola, Tesorieri, Ohaco, Ochoa, Lalín, Seoane, Tarascone, Bernabé Ferreyra y, bueno... la lista es amplísima. En boxeo, Luis Angel Firpo, Justo Antonio Suárez, Alcides Gandolfi Herrero, Mocoroa, Landini, Rayito, Gatica, Fernandito, los hermanos Azar, Lausse y la suma y cuenta sigue.

El automovilismo, que fue creciendo al innegable aporte de los menos pudientes, pero ricos en ilusiones, generosos en bohemia y soñadores de progreso. Hombres que hacían y hacen su tarea con alegría, con sentido de satisfacción y plenos de entusiasmo. Desde el comienzo de nuestro automovilismo, cuando todo se realizaba a "ponchazos" y defendiéndose con lo poco que se tenía, hubo hombres tocados por la varita mágica de la fama.

Enumerar a quienes tuvieron esa virtud sería una faena ímproba y además el lector solo leería nombres y más nombres. Por eso, para esta nota hemos elegido a uno que reúne todas las condiciones como para ser tenido como el prototipo de ese hombre-imán, que llama poderosamente la atención de las multitudes.

Tenía capacidad conductiva; sabía jugarse íntegro en cualquier patriada; era (sigue siendo) rezongón impenitente y sus exabruptos no tenían el tinte ofensivo que suele asomar en otros labios; por el contrario, movían a festejarlos. Sus salidas eran ingeniosas y soportaba los reveses de la profesión con un espíritu digno de señalarse, ya que siempre estaba impregnado por el sentido del buen humor, aunque muchas veces ese "buen humor" tomaba matices un tanto verdes.

En las carreras era pujante, batallador y lo que se dio en llamar "fierrero". Creo que fue el primero en recibir ese mote y también considero que nunca mejor aplicado.

Desde luego que nuestro hombre no alcanzó los primeros planos de la popularidad solo por su natural don de simpatía y de contagioso optimismo y buen humor. Nada de eso. No se llega a primerísimos planos con tales virtudes únicamente. Había en él capacidad de auténtico automovilista. De ese automovilismo que fue definiendo una personalidad muy nuestra en el difícil deporte automotor.

Se me ocurre, para presentar un símil, que era al automovilismo lo que fue el extraordinario y malogrado Andrada en polo. Algo auténticamente nuestro. Con definidos perfiles de una fisonomía que no admita confusión. Era un cabal producto argentino. Con sus arrebatos y su audacia que llevaban al asombro, pero a la vez con una calidad y capacidad que también circulaban en los límites de lo asombroso.

Por eso fue en su momento el hombre más popular. Dicho esto en el sentido de repercusión entre los aficionados, sin que signifique desconocer que hubo otros con tanta y aún con mayor calidad técnica y de organización, pero sin alcanzar los timbres de resonancia entre los aficionados como el hombre que motiva esta nota.

Brilló con nítidos fulgores en la época que abarcó el lapso de las baquet. Ingresó luego con suceso a lo que desembocaría posteriormente en el actual T.C. Y supo de triunfos resonantes. Saboreó las mieles de conquistar el Gran Premio Argentino —antes le decíamos Gran Premio Nacional— que unía Buenos Aires-Rosario-Córdoba y Buenos Aires por caminos de tierra, donde correr era una osadía.

Eran épocas en que, al decir de nuestro hombre, cuando se "levantaba mucho polvo había que orientarse por las copas de los árboles o los hilos del telégrafo".

En su momento tuvo el record del cruce de la cordillera en carrera y... bueno, amigo lector, para qué seguir enumerando. Sus triunfos fueron tantos y de tal jerarquía, que se podría escribir un inmenso volumen con sus hazañas, sus éxitos y sus anécdotas y chistes.

Los años no pasan en vano. Tampoco para los elegidos. Dejan su seña, pese a que la apostura diga de una juventud que ansía prolongarse. Y el héroe de nuestra nota dejó la actividad, pero siempre estuvo y está en las cosas del automovilismo. Ya como simple espectador, ya como dirigente o bien como el consejero que sabe mucho de esas cosas. Su figura, por ende, se advierte en casi todas las manifestaciones automovilísticas. Y siempre con su carácter de antaño. No perdió su proverbial don de simpatía, ni su ingenio, que brota espontáneo y que arranca también espontánea carcajada.

Es que supo mantenerse activo, movedizo y sin nostalgias de un pasado glorioso que lo contó como protagonista principalísimo. Así como supo cambiar y amoldarse a la nueva tónica automovilística, dejando la baquet para ingresar a lo que es hoy floreciente T.C., también en la vida supo y sabe amoldarse a las circunstancias, sabiendo que al progreso nada lo puede detener y que todos debemos avanzar paralelamente con el avance de la técnica, de la industria, de... la vida.

He ahí, entonces, el gran éxito de este auténtico deportista que comprendió la gran verdad que existe en aquello de ponerle VIDA A LOS AÑOS y no AÑOS A LA VIDA.

Por eso, amigo lector, a Raúl Riganti el público le endilgó el seudónimo de "Polenta", que gráficamente expone la pujanza, el ardor y el ahínco que ponía siempre en su cometido. Los de antes solíamos decir: "¡Qué polenta que tiene!". Y ya no pudo quitarse jamás el mote, que por otra parte aceptaba con el orgullo propio de quienes se saben por encima de toda minucia. POLENTA reemplazó a Raúl y todo el mundo decía entonces (aún hoy) Polenta Riganti.

Y qué grato resulta en la actualidad verlo, dialogar con él. Tenerlo presente en las gratas tertulias. En esas tenidas donde su charla aquieta impulsos, enmudece otras voces y sabe a cosa hermosa, gustosa... sí, como todo aquello que uno revive con un dejo de nostalgia pero también con enorme porcentaje de satisfacción, ya que es la secuencia de un algo vivido con amplio sentido de honradez, de solidaridad, de amistad y saberse entregar generoso a una causa digna, al mejor negocio de la vida; al portarse bien. Esto que parece tan simple es más difícil de lo que se supone, amigo lector. Y eso consiguió Raúl "Polenta" Riganti, un hombre y un nombre con marquesina propia en el teatro de nuestro automovilismo deportivo.

Una caja llena de confianza

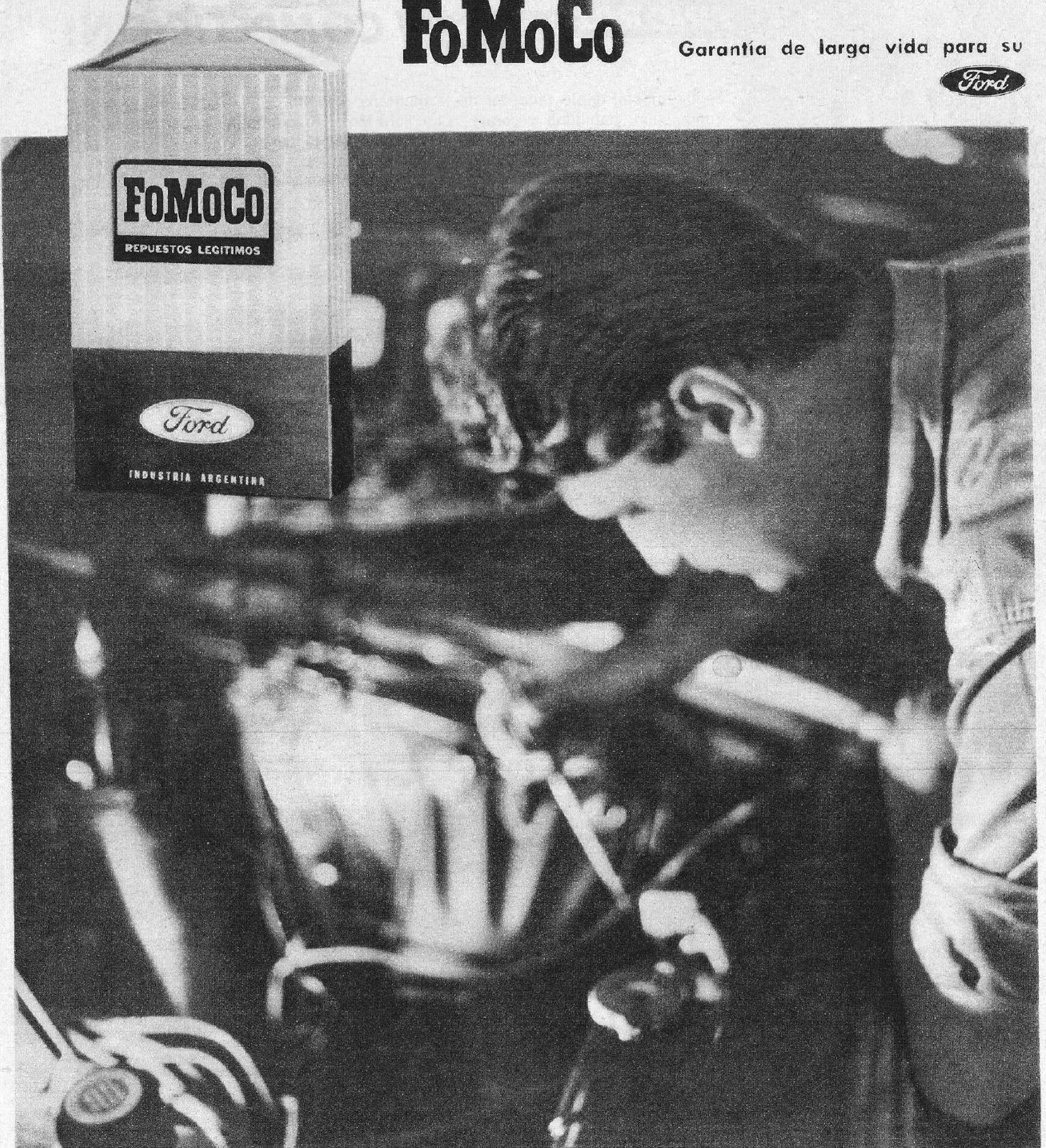
Cuando Ud. saca el repuesto que viene en esta caja, siente confianza. Sabe que funcionará con la misma perfección de la pieza original, porque ha sido fabricado con las especificaciones mundiales de Ford. Y sabe que la marca FoMoCo es la única que protege a los repuestos legítimos que su Ford exige. Ud. no admite imitaciones, porque su experiencia le dice que siempre resultan caras. Recuerde que el repuesto legítimo FoMoCo está respaldado por una garantía que cubre ampliamente su calidad.

Ford Motor Argentina

REPUESTOS LEGITIMOS

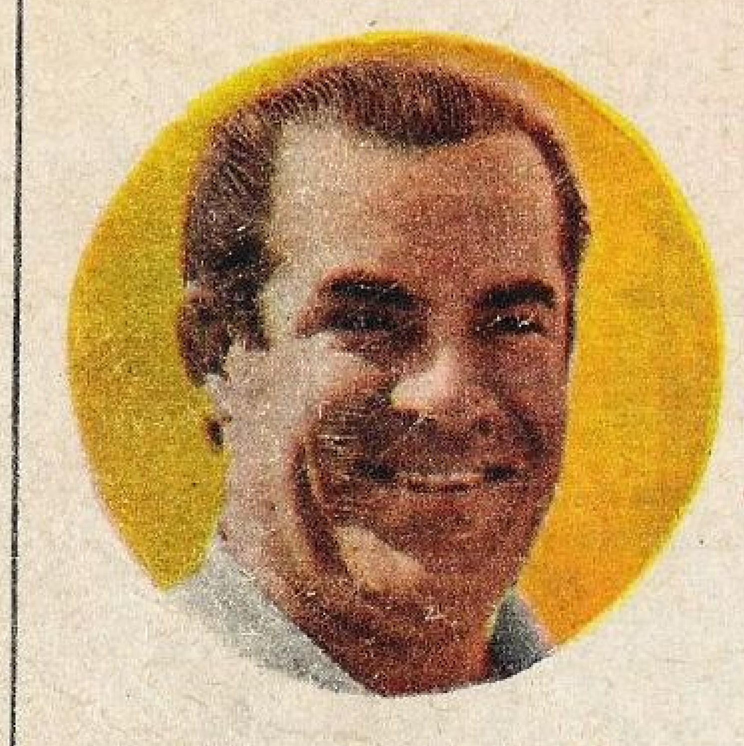
FoMoCo

Garantía de larga vida para su Ford



QUE COMBINACION: "ROLO" ALZAGA y

FRIC-ROT Gābriel COMPETICION!



Felicitamos al doble vencedor de la montaña, Rodolfo de Alzaga, por la magnífica conducción, habilidad y coraje . . ., a Ford Motor Argentina por la performance de su Ford Falcon . . ., y a Oscar Alfredo Galvez por la pericia en la preparación de la máquina..., y les agradecemos por la confianza depositada en nuestros productos. Vaya, igualmente, nuestro saludo al corredor A. Viale del Carril, que se clasificó tercero.

Amortiguadores **FRIC-ROT GABRIEL** - Moreno 50 - Rosario

